Knud Holch Andersen, Flemming Skipper & Jens Andersen

Hanstholm

Drømmen om en havn

Forlaget Knakken

Knud Holch Andersen, Flemming Skipper & Jens Andersen

Hanstholm

Drømmen om en havn

Forlaget Knakken
2013

Knud Holch Andersen, Flemming Skipper & Jens Andersen

Hanstholm
Drømmen om en havn

Forsiden: Maleri af Jens Søndergaard. Billedet hænger på Thisted Bibliotek.
Foto ved Klaus Madsen.
Hvor ikke andet er anført, er illustrationerne fra Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.
Bogtilrettelæggelse: Orla Poulsen.
Korrektur: Jonna Lynge.
Forlaget Knakken, J.P. Jacobsens Hus, J.P. Jacobsens Plads, 7700 Thisted.
Trykkeri: Bornerups Bogtryk og Offset A/S.
Udgivet med støtte fra Kjems-Fonden. Ligeledes har Bornerup-fonden givet støtte til et forskningsprojekt om Hanstholms historie ledet af Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

ISBN: 978-87-88797-30-5
EAN: 9788788797305
Bestilling m.v. : arkiv@thisted.dk
www.knakken.dk

Indhold

9 Set fra holmen

13 Fiskere må stå model til meget
15 Ikke et ord om Harbo
16 Tæt ved moleanlægget
18 Det var ikke den rigtige fisker
20 Hjemkomsten
23 Kunsten at være fisker
24 Litteratur og virkelighed
26 Langs den yderste kyst

31 Mellem tradition og ny tid
35 Fiskerbondeliv
37 Hanstholm omkring 1900
41 Engelsk storfiskeri
43 Dansk kutterrevolution
44 Vorupør tager udfordringen op
47 Den livsfarlige kyst
53 Nye vilkår

61 Og solen går sin gang
64 De vakte
65 'Vi er nu blevet en flok'
67 Sol, sommer og fremmed tungemål
70 Ingen aftenwhisky til gæsterne

79 Havn på den jyske vestkyst
81 Moleanlæg
85 Kongebesøg og ridderkors
90 Foregangsmanden
93 Havnesagens primus motor
97 Betænkningstid
100 Lov om havne ved Hirtshals og Hanstholm.

107 Havnen der blev væk
107 Høje herrer
113 Vandbygningsvæsenet sættes fra bestillingen
116 En fremtidsby
120 'Vi protesterer'
126 Tømmerkister søsættes
131 Skarp kritik
134 Limfjordskanal
136 En brat afslutning

139 I slægt med Vesterhavet
142 En lille, fin hvidhåret dame

145 Ingeniøren, forfatteren og fuglene
148 Et besøg
150 Travlhed ved havneanlægget
151 Luft under linjerne
153 Troen på videnskaben
154 Familien Fibiger
156 Eftermælet

159 Fra Hansted til Hanstholm
161 Hvad skal byen hedde?
162 En forfatter kommer til Hanstholm
165 Statens huse
168 De hvide huse
169 I sognerådet
171 Et sognerådsvalg
172 'En ægte søn af vestkysten'
175 Arbejdsmænd i fagforening
176 Afholdsbevægelsen og kroen
180 Den revolutionære
182 Hanstholm-dilettanterne
185 Skolelæreren
187 Bolden der blev borte i blæsten
189 Mehr, Jens Degn og lille Ove
194 Amerikanerne

197 I krigens skygge
197 Besættelsen
200 De første kanoner
201 Besættelsen bliver hverdag
202 Fiskeriets vilkår under krigen
203 Endnu et storbyggeri
208 Skydning med de store kanoner
209 'Værnemagtskonjunkturen'
211 Livet med tyskerne
214 Sammenstød mellem danskere og tyskere
216 Tysk invasionsangst
219 Tysk ønske om evakuering
223 Delvis evakuering
224 Tyskerne bliver stålsatte
225 Evakueringen effektueres
228 Genhusning af holmboerne
230 Baraklivet
234 Huslejefejde
237 Lukket land
239 Befrielsen
240 Fæstningen efter 1945

243 Venteposition
244 Et amputeret fiskerleje

251 'Porten til et større Danmark'
257 Lappeløsning og dødsdom
261 Sandets vandring og folkets harme

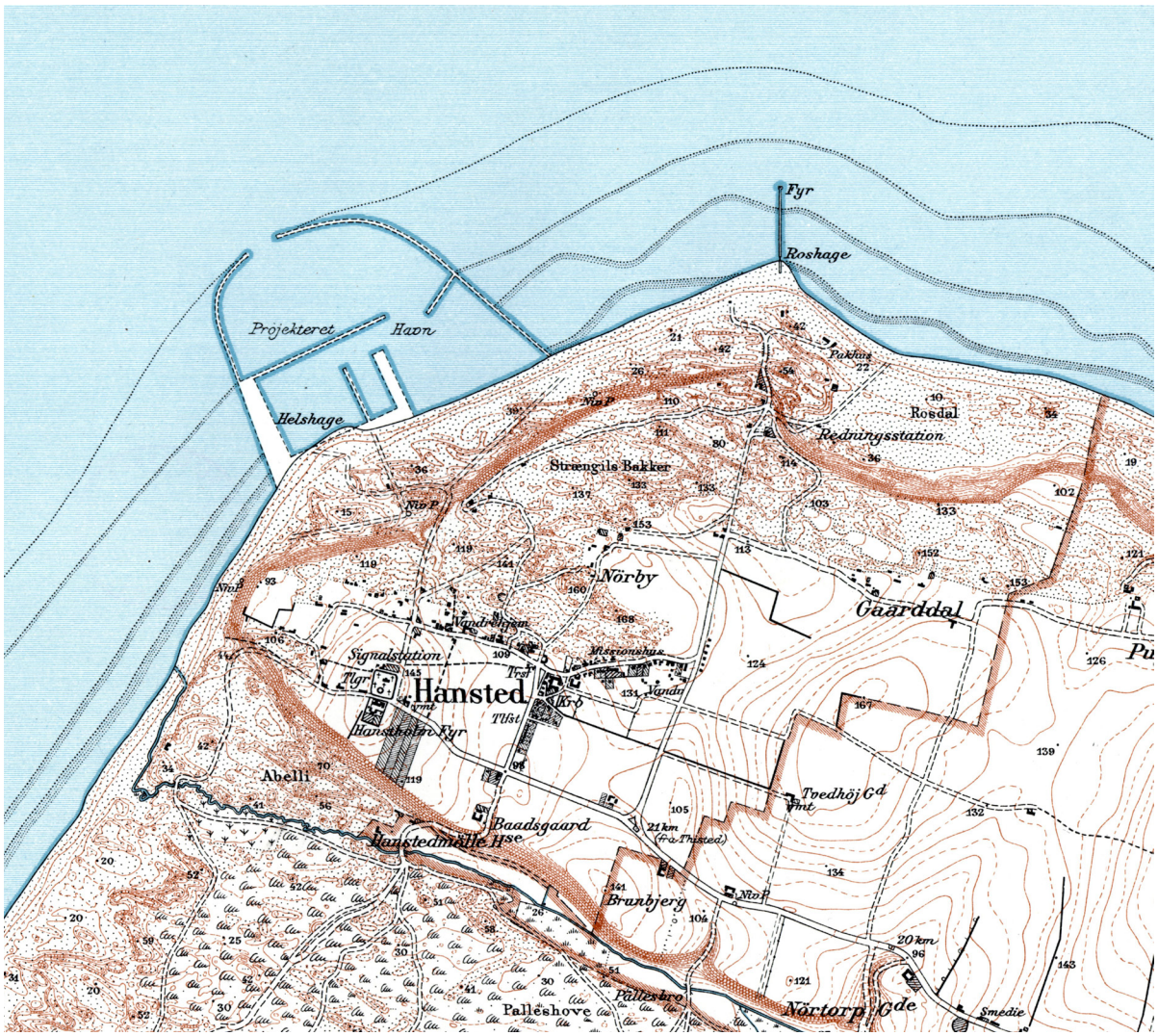
265 Fire mand frem for en konge
268 Kutteren der blev tavs
270 Fisk med mere
273 Den seje kæmper
275 Fortjenstmanden

279 Klimaskifte
283 Da vinden vendte
290 De forsømte landsdele
293 Splinterny havnelov

297 Kilder og henvisninger

318 Stikordsregister

Kort over Hanstholm, 1944.



Set fra holmen

Stedet lader sig ret præcist afgrænse. Med sine skarpt skårne skrænter kan ingen være i tvivl om, hvor Hanstholm befinder sig. Holmen fremtræder som en ø, hvad den også har været en gang, ni kilometer lang og et par kilometer bred. Som Bulbjerg længere mod øst en hård pukkel af limsten, som havet ikke har kunne regere med på samme måde som den lange kystlinje af ustabilt sand. Det er ikke en gang holmen i sin fulde udstrækning, der er genstand for denne bog. Det er den yderste vestlige ende, hvor landsbyen Hansted har befundet sig gennem mange århundreder og så den tilhørende forstrand neden for de dramatiske skrænter. Her har brugen af havet været et afgørende grundlag for det lille samfunds eksistens. Det bliver imidlertid nødvendigt at bevæge sig længere omkring, når man vil følge de mange beslutninger, der på afgørende vis har påvirket livet på holmen.

Vi befinder os ved den yderste nordvestlige kant af det europæiske kontinent. Langt fra alting. Og så alligevel tæt på den store verden. Hanstholm gør sig gældende, hvor to have mødes, Vesterhavet og Skagerak. Fra gammel tid har skuderne, der sørgede for den vigtige udveksling af varer med kongerigets norske provinser, haft en vigtig landingsplads her. Den europæiske skibsfart ind og ud af Østersøen passerede tæt forbi den farlige kyst, og strandingerne var talrige. Med bygningen af Hanstholm Fyr og med oprettelsen af redningsvæsnet blev den ellers fjerne statsmagt nærværende og synlig.

Da man fik den dristige tanke at åbne den utilgængelige kyst med et havneanlæg, blev den vestlige ende af holmen og de mennesker, der boede der, genstand for dramatiske forandringer. En overvejende del af beslutningerne i den anledning blev truffet langt væk fra holmen, oftest i København, og af

"Man tager fejl af thyboer og i det hele taget af vestjyder, hvis man tror de er tunge og træge. Hvad enten de nu er indremissionske, grundtvigianere eller syndere for Herren, så har de en humor, som tit nok kan være dobbeltbundet og underfundig, men den er der. Men én ting skal man ikke drive spøg med på disse egne, og det er Hanstholm-havnen. Her føler thyboerne sig snydt, og er der noget dette handelsglade folk ikke bryder sig om, så er det at blive holdt for nar i handel og politik eller tabe i kortspil".

Forfatteren Hans Kirk i Land og Folk, 22. november 1959.

Stranden ved Helshage år 1900 før der blev tænkt havnetanker. Badehuse, sommergæster og idyl. Tågesirenen øverst på skrænten står som vidne om den barske virkelighed.

mennesker, der aldrig havde været på holmen, eller kun kendte den fra et hastigt sommerbesøg. På et tidspunkt var det fra Berlin, de afgørende ordrer udgik.

Samtidig bankede et helt nyt industrisamfund på og ændrede holmboernes livsvilkår. Der kom motor i bådene, der kom rutebil til Thisted, der kom elektricitet og radio i stuerne. Pengeøkonomien greb om sig. Man begyndte at efterspørge forbrugsvarer, man kendte fra aviser og ugeblades reklamer. Og der flyttede mange nye familier til Hanstholm, de fleste med tilknytning til havnebyggeriet. Også på den måde blev holmboerne påvirket udefra og rykkede tættere på det øvrige Danmark.

Tidens gang ændrede sig. Gennem mange generationer havde livet formet sig efter et ganske fastlagt mønster. Alt var bestemt af årets gang, og de gamles erfaringer dannede grundlag for de unges oplæring og tænkemåde. Med indgangen til 20. århundrede blev fremtiden mere uforudsigelig, og alt blev anderledes. Tid kan måles i generationer, og hele århundredet kan på den måde betragtes som tre generationers tid. Farfar, far og søn eller mormor, mor og datter. Mere drejer det sig ikke om. Men forandringerne i disse tre generationers livsvilkår har været umådelige. Det er disse forandringer, der dybest set er emnet for denne undersøgelse af livet på Hanstholm. Fremstillingen bygger ikke på en bestemt teori om udviklingens karakter men er båret af en undren over det drama, der har udfoldet sig på den lille stormomsuste holm i disse generationers tid. Og af en respekt for de stærke personligheder, der dukker frem af historien, når man udforsker den.

En københavnsk journalist, der besøgte Hanstholm i 1962, undrede sig over, at de gamle fiskere var så velinformerede. De kendte – og havde talt med – flere generationer af ledende politikere samt videnskabsmænd og havneingeniører. Og de havde haft kendte forfattere og journalister på besøg. Der er næppe noget andet sted i Thy – eller Vestjylland i øvrigt – der i den grad har haft hovedstadspressens bevågenhed, og der er formentlig ikke nogen plet på Danmarkskortet, der har affødt så mange kommissioner som Hanstholm. Det lille isolerede fiskerleje blev grebet af den store historie på godt og ondt.

Hanstholm blev de store drømmes land. Man kan med en vis ret hævde, at det er holmen selv, der i kraft af sin beliggenhed og sin kalkgrund har sat det hele i gang. Da kravet om en vestkysthavn for alvor blev fremført i de første år af århundredet, var der ingen, der tænkte specielt på Hanstholm. Dansk Fiskeriforening, der var havnesagens vigtigste fortaler, besluttede sig for at pege på Vorupør. Det var langt det største fiskerleje på kysten og havde i de foregående årtier gennemløbet en dynamisk udvikling. Hanstholm kom først på dagsordenen, da den nytænkende havneingeniør Jørgen Fibiger gjorde sig gældende med den opfattelse, at havne på barske kyster kun kunne anlægges ved stejle, hårde fremspring. Det bøjede fiskerierhvervet og politikerne sig for. Derfor blev det Hanstholm.

Fra det tidspunkt var Hanstholm ikke længere et almindeligt lille fiskerleje på linje med så mange andre langs vestkysten. Det var dømt til at blive noget stort. For de fiskerfamilier, der allerede boede på holmen, har drømmen sikkert først og fremmest haft det jordnære indhold, at en havn kunne gøre det mindre livsfarligt at bruge havet og skabe øget velstand gennem

større antal fiskedage og større både. Og så kunne man blive fri for det voldsomme slid med landing på den åbne strand.

Men drømmen blev langt større. Arkitekter og skribenter tænkte stort på holmboernes vegne og så et nyt Esbjerg vokse frem. Drømmen var båret af 1920ernes udviklingsoptimisme, og den fik trange kår, da verdenskrisen tog over. Men den døde ikke. Holmboerne havde taget den til sig, og gennem et langt sejt træk, der strakte sig fra den ene generation og ind i den næste, lykkedes det at holde drømmen ved lige og samtidig fastholde myndighederne på løftet om en havn. Holmboerne blev dygtige til at begå sig i medierne og på de bonede gulve. Selv kongen kunne de opsøge, da det kneb. Undervejs kunne det i lange perioder se ganske dystert ud. Allerværst var det, da den tyske værnemagt kom og tænkte stort på sin egen facon, og faktisk tvang holmboerne væk fra deres by og deres fiskepladser gennem flere år.

Et halvt århundrede gik med at vente og med at kæmpe for at realisere drømmen. Så var havnen der, og et helt nyt samfund, som de gamle knap kunne genkende, var under udvikling.

Fotograf Jens Steffensen har fra sit cockpit fanget de menneskelige aktiviteter mellem Helshage og Roshage i de forløbne 61 år.

Den stovte fisker.

Fiskere må stå model til meget

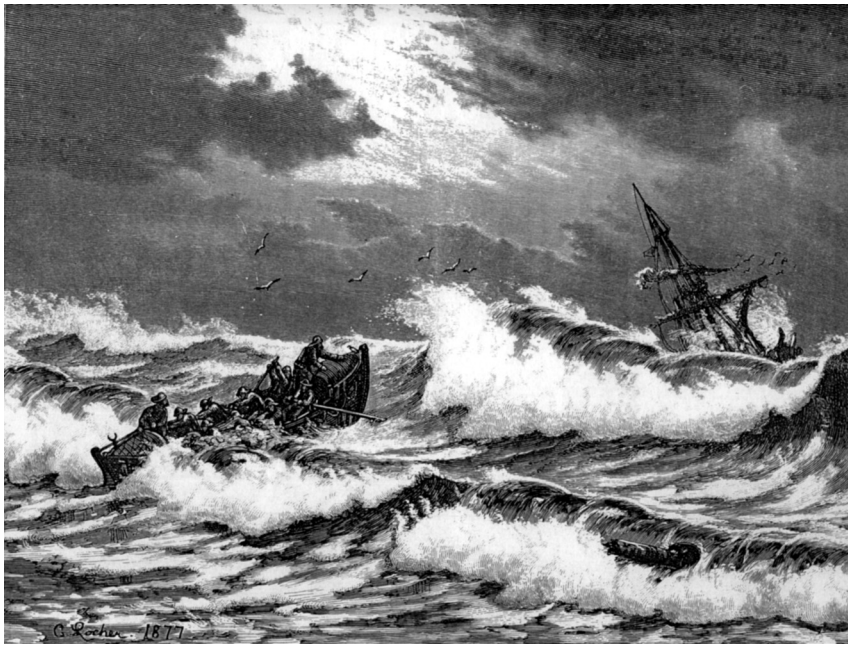
En billedhugger og en fisker fra Hanstholm. Anne Marie Carl-Nielsen ved et hovedværk. 1908. (Odense Bys Museer).

Ordet stovt i betydningen *stolt* - og med tilføjelsen: *kraftig og rank* - har siden midten af 1800-tallet på det nærmeste været forbeholdt de danske fiskere og redningsmænd. Og især den jyske vestkyst er i historiebøger, i litteratur og malerkunst befolket af en kilometerlang række af stovte fiskere og redningsmænd. Fascinationen hos det skrivende og malende folk kunne være så stor, at virkeligheden - sådan som den *var* - ofte havde svært ved at trænge igennem. Det store hav og så disse fiskere og redningsmænd, det var et drama uden ende og af det stof, der bliver til en *myte*. Fiskerne levede deres andet liv på randen af kunstens alter. Fiskere, det er mænd med jernansigter og ro i sindet, selvhjulpne folk, hengivne til skæbnen og deres egen dygtighed.

Det var den stovte fisker og redningsmand, billedhuggeren Anne Marie Carl-Nielsen var på udkig efter til et større arbejde, hun var i gang med i 1908. Hun havde vundet konkurrencen om en rytterstatue af Christian IX på Christiansborg Slots ridebane. En ridende konge omgivet af sit folk. Bonde, arbejder og fisker. De skulle efter de oprindelige planer forenes i et relief på statuens sokkel med videnskabsmænd, kunstnere og forretningsfolk. Danmark samlet i ét stort skulpturelt udtryk! To figurer skulle gå i spidsen - den ene skulle være dén fisker og redningsmand, hun søgte i flere små fiskerbyer langs vestkysten.

Anne Marie Carl-Nielsen (1863-1945) blev i sin samtid regnet for en af dansk

Redningsbåd går ud. Radering af Carl Locher. (Danmark i Skildringer og Billeder. 1887).



billedhuggerkunsts betydeligste repræsentanter, men har for eftertiden stået i skyggen af sin mand, komponisten Carl Nielsen. Det er der siden rådet bod på ved Odense Bys Museer, der er hjemsted for Anne Marie Carl-Nielsens kunst. Hun var en efterspurgt billedhugger over hele Europa med atelierer både herhjemme og i udlandet.

Udgangspunktet for Anne Marie Carl-Nielsens tur langs vestkysten var Skagen, hvor hun og hendes mand i flere år om sommeren havde indlogeret sig på badehotel – senere fik de fast sommeradresse. Hun nåede ned til Hanstholm. Gjorde studier med pen og papir af fiskere, hun kom i kontakt med undervejs. Fyldte en hel skitsebog med portrætter. Og netop i Hanstholm var måske den rigtige type fisker.

I Skagen og Gl. Skagen havde Anne Marie Carl-Nielsen forhørt sig om redningsbådens færden men via kunstnerkollegaen Anna Ancher fået den postkortbesked, at der ikke var store chancer for, at den ville komme mere ud dette år.

Fredag 4. september skriver Anne Marie Carl-Nielsen fra Fjerritslev til sin mand i København:

"Jeg sidder fast med et tordenvejr, når det er ovre skal vi have tordenkaffe, jeg skulle ellers have været nordpå til formiddag. Nu har jeg nemlig ved hjælp af redningstelefonen fået at vide, at mandag morgen går båden ud i Lønstrup, så tager jeg først over Blokhus Løkken Pirrusvarre derop. Jeg har truffen de fiskere der er her, men det er ikke rigtigt godt. Knud Larsen tilbød mig atelierplads, men selv om jeg skulle stå i en lo gjorde det jo ikke noget når jeg blot havde en god model. Jeg vil nu forsøge at finde en som jeg kan tage med til København."

Tirsdag den 8. september fra Hjørring:

"Det var rart at høre dig i morges. (..) Jeg havde den gang gået nede ved stranden i lang tid og været oppe siden godt 5 det er jo min profession herovre at se

efter fiskere og de går jo ud ved den tid, men i morges var de ikke på havet og det lod til at redningsbådøvelsen heller ikke skulle være da det regnede, en time efter kom der alligevel besked og så blev øvelsen alligevel nu til formiddag men det var ret sløjt næsten bar gamle mænd, en ren forsørgelsesanstalt siger Linnemann. Jeg kom hertil i går og rejser videre i morgen. Vejret har opholdt mig der har været storm og slud og jeg har været gennemblødt flere gange. Men jeg er hver dag i Vesterhavet og det er en udmærket styrkende tur, men endnu har jeg ikke truffet en som jeg vil slæbe med til København."

Flere må imidlertid have gjort opmærksom på en særlig mand – kan man forstå. Han skulle være den fisker, der svarede til hendes forestilling om den *rigtige* fisker og redningsmand. Hun måtte videre til Thy – til Hanstholm. Hans navn var Christen Christensen Harbo, 45 år, bådformand og fisker. En dygtig fisker og redningsmand med et ry der var nået vidt omkring. Han var med til at redde 13 fiskere fra en tysk trawler, som strandede ud for kysten mellem Hanstholm og Vigsø. Dengang var det at være redningsmand på vestkysten i bogstaveligste forstand med livet som indsats - hver gang.

Mange år senere huskede hans søn, Chr. A. Harbo, ligeledes fisker og redningsmand, den dag, den københavnske billedhugger i september 1908 kom til Thy:

"Min far var på havet for at røgte hummertejner. Fru Nielsen bød en fisker den store sum af fem kroner for at hente ham hjem. Far kom i land, og det blev bestemt, at han skulle rejse til København. Han opholdt sig her i de to sidste måneder op til jul. Det var meningen, at han skulle derover igen efter et par måneders forløb, men han mistede livet under fiskeri kort efter nytår."

Ikke et ord om Harbo

September 1908 - hvad kan man forestille sig, at thyboerne var optaget af? Jo, hvis vi skal tage de lokale aviser på ordene, så var det noget med Tyrkiets skræk, sultanens hemmelige politi, Belgiens overtagelse af Kongo-staten; der er en beretning om en mand med en helvedesmaskine. En massemorder, en mand ved navn Thomas. Mange detaljer. Og på de lokale sider en soldaterøvelse over hele Thy; der gøres meget ud af, hvordan soldaterne får tørret uniformer, pudset knapper og får fedtet støvler ind før den store parade på Store Torv i Thisted. Der er en meddelelse om en teaterdirektør, som kommer til byen med sit strålende personale - 25 herrer og damer - og det er en begivenhed, kan man forstå, der trækker et stort publikum fra hele Thy, fra alle egnshjørner. Alle der har råd til det - og kørelejlighed - må til Thisted for at se teater. Eller tage i Kosmorama, biografteatret med de klareste og roligste billeder; en film i flere akter om 'Urmagerens bryllup'. Og så er der en ekspresmeddelelse - med sort tryk på ekspres - fra København. En tidligere minister har meldt sig som bedrager i millionklassen! Alberti hedder han. Meddelelsen spredes over det ganske land. Båret på telegrafens vinger, som redaktør M. Aaberg - den senere borgmester - så poetisk udtrykker det i Thisted Amts Tidende. At en kendt kvindelig billedhugger - gift med en ligeså kendt nationalkomponist - havde været langs vestkysten og i Hanstholm fundet modellen til en statue, et nationalmonument, er endnu ikke kommet redaktøren for øre i september 1908.

Anne Marie Carl-Nielsen var efter Christen Christensen Harbos tragiske død

Den blufærdige fisker fra Thy måtte iføres heldækkende undertøj af den københavnske billedhugger. Det ser man dog ikke meget til på det endelige resultat. (Odense Bys Museer).

kommet så langt, at hun på grundlag af skitserne på stedet og senere hjemme i atelieret i København kunne gøre skulpturen færdig. Hun arbejdede på kongemonumentet i næsten 20 år (1908-1927) og udførte allerede tidligt i forløbet fiskerfiguren. Hun modellerede Hanstholm-fiskeren i vinteren 1908-09, havde figuren færdig i fuld størrelse i 1910, og i 1919 blev den støbt i bronze. Af økonomiske årsager blev rytterstatuen rejst uden sokkelrelieffet. I sommeren 1931 blev der dannet en komité i Skagen med det formål at få fiskerstatuen opstillet på havnen.

Og så havde man balladen!

Mødet i Hanstholm og senere samarbejdet i atelieret på Vodrupsvej i København i slutningen af 1908 må have været ikke så lidt af et kultursammenstød. To verdener stod over for hinanden på et forholdsvis lille areal i et billedhugger-atelier. Men de har fundet ud af det, fisker Harbo og fru billedhugger Nielsen. Det tyder alt på. Men vi har det kun fra hende. Aftalen var, at Harbo skulle have rejseudgifterne dækket, og desuden skulle hans kone have 70 kr. hver fjortende dag i den periode, han var bortrejst.

Når man står model for en billedhugger, skal man posere. Og man skal ikke have alt for meget tøj på. Helst intet. Det er ikke lige noget for selv en nok så stovt fisker fra Hanstholm. Det kræver tilvænning, overvindelse, men nej …

Anne Marie Carl-Nielsen fortalte ved flere lejligheder om samarbejdet med Harbo. Senest i et interview på 70 årsdagen i 1933 med Viborg Stifts Folkeblad - gengivet i Thisted Amts Tidende under overskriften 'Hanstholmfiskeren som model':

"Jeg har haft mange pudsige oplevelser. Jeg husker engang for mange år siden, at jeg søgte en vestkystfisker som model. Jeg rejste helt fra Skagen til Hanstholm, før jeg fandt én, jeg kunne bruge, og ham tog jeg med til København. Men da han skulle stå model, og jeg forklarede ham, at det var nødvendigt, at han klædte sig af, sagde han kort og godt, at det ville han ikke. Det var man ikke vant til, hvor han kom fra. Engang for fire år siden havde han lagt tøjet for at tage et bad i Vesterhavet. Men han betænkte sig i tide og klædte sig på igen. Jeg vidste ikke, hvad jeg skulle stille op med ham. Men så købte jeg et sæt pænt uldent undertøj til ham, og det gik han i og hjalp mig med forskellige småarbejder på mit atelier (..) Da han rejste hjem til Hanstholmen, var han få dage efter ude på havet i stormvejr og druknede. Det er i det væsentligste ham, der har været model til den fiskerstatue, jeg har fået opstillet i Skagen," fortalte Anne Marie Carl-Nielsen.

Tæt ved moleanlægget

Drukneulykken skete onsdag 20. januar 1909 midt på formiddagen. Allerede i

Familien Carl Nielsen i atelieret i København sammen med gipsudgaven af den stovte fisker fra Hanstholm. 1909. (Det kgl. Bibliotek).

samme dags Thisted Amts Tidende kunne man læse om ulykken:

"I formiddags ved 10 tiden rejste havet sig pludselig ved Hanstholm. Fisker C. C. Harbo og gårdejer Peder Holm, der var gåede ud i en pram, skyndte sig mod land, men idet prammen passerede havstokken, kæntrede den, ved hvilken lejlighed C. C. Harbo omkom, idet han fik et dræbende slag af prammen. Derimod lykkedes det at redde Peder Holm. Den forulykkede, der var en ualmindelig smuk og kraftig mand, efterlader sig 7 børn."

Avisen oplyser, at Harbo havde været syv uger i København for at stå model for Anne Marie Carl-Nielsen, og det havde været meningen, at han skulle til hovedstaden igen i den nærmeste fremtid.

Dagen efter er der i den lokale avis flere oplysninger om drukneulykken:

"Som allerede meddelt druknede onsdag fisker og redningsmand i Hansted C. C. Harbo. Sammen med gårdejer P. Holm tog han ud i en mindre tomandsbåd for at sætte kroge. Havet var hele dagen noget urolig, men alle motorbådene var ude, og Harbo, der fra barnsben var vant til at tumle på søen, mente også nok at kunne udrette sin dont i den mindre båd. P. Holm, der en tid har været sømand, hører heller ikke til dem, der er bange for vandet. Det gik også, indtil de på tilbageturen ca. 50 alen fra land uden at ane det pludselig blev grebet af en bølge fra nordøst, der i et nu kæntrede båden. Begge kom de ind under den, og P. Holm, der kan svømme, men desto værre dog næsten intet formåede på grund af de store havstøvler og oliebukserne, søgte at blive fri og komme sin kammerat til hjælp. Han arbejdede for at få ham til at gribe fat i båden og bad ham indtrængende derom, men Harbo hverken svarede eller havde mindste evne til at tage fat; han var bevidstløs. Om han har fået et slag af båden eller et krampetilfælde er ikke opklaret. En brodsø skilte dem derpå fra hverandre, og begge kom omtrent samtidig ind i havstokken," rapporterede Thisted Amts Tidende.

Nogle mænd var efterhånden kommet ned på stranden og fik hjulpet Holm på land, hvor han – som det hedder – "gik med sorg og glæde til sit hjem." Harbo blev taget under behandling, men oplivningsforsøgene viste sig at

Min kære Mand, **Christen Christensen Harbo,** druknede i Gaar paa Vesterhavet.
Hansted, 21. Januar 1909.
Hans Enke og Børn.
Begravelsen foregaar, vil Gud, fra Hjemmet Søndag d. 24. Jan. Kl. 10.
Indbydelsen sker kun paa denne Maade.

Dødsannoncen. Thisted Amts Tidende 1909.

være forgæves. Der blev sendt et telegram til den nærmeste læge. Han ankom tre timer senere og "kunne kun konstatere, at døden var indtrådt." Ud på eftermiddagen var alle motorbådene kommet i land. Glæden over en usædvanlig god fangst blev hurtigt afløst af den dybeste stilhed.

Det var avisens redaktør, M. Aaberg, der rapporterede fra drukneulykken i Hanstholm, og hans artikel sluttede:

"Tæt ved moleanlægget fandt dette sted. For menneskelige øjne ser det ud til, at en færdig mole ville have afværget denne kæntring."

Ludwig Mehr, sognepræsten i Hansted, skrev 44 år senere en bog om 'Livet på Hanstholm', og han fortæller indgående om Harboerne og drukneulykken – sådan som den blev husket på egnen:

"Harbo havde sat nogle orm på kroge og sendte derefter sin lille pige og lod spørge Peder Holm, om han ville med på havet. Han syntes knapt, det var vejr til det, men tog alligevel med. Alle motorbådene var ude, men vejret var ikke godt for sejlbåde. De var de eneste, som tog ud i sejlbåd. Krogene blev sat, og de sejlede indefter. Harbo sad i forstavnen og kunne således se bølgerne, som kom bagfra. Holm sad ved roret. Da de kom ind i brændingen, skete ulykken. En brodsø eller, som de også kalder det, en forkert sø, kom fra siden og slog ind i båden og væltede den. Var søen blevet opdaget i tide, mente man, at båden kunne være drejet og ulykken afværget."

Det var arbejderne ved molebyggeriet, der tog sig af den druknede Harbo.

Mehr fortæller videre om Holms hjemkomst – som begivenhederne senere blev fortalt på egnen. Hans kone og børn stod i døren og så efter ham. De kunne ikke straks genkende den mærkelige, lidt vaklende gang, han havde. Der gik en tid, inden de opdagede, at det var ham, der kom ad molevejen:

"Da Holm kom ind ad døren, spurgte konen ham: "Hvordan er det dog, du ser ud, og hvordan har du det?" "Harbo er druknet, og hvordan jeg selv har det, ved jeg ikke," svarede han. Konen hjalp ham af tøjet, og han kom til sengs og blev varmet op, men ellers fik han intet mén af den uhyggelige tur."

Peder Holm døde 11 år senere af den spanske syge, 60 år gammel. Harbo blev knapt 45 år. Hans kone, Grethe Marie, kom til at sidde alene tilbage med en børneflok på otte. Det ene barn blev født tre måneder efter farens død. Mehr noterer, at hun ved slid og udholdenhed nåede at få dem alle opdraget og "bragt fra hånden".

Det var ikke den rigtige fisker

Er det en statue af en fisker og redningsmand fra Hanstholm, Christen Christensen Harbo, der i dag står på havnen i Skagen? Det var det ikke, hvis man spurgte billedhuggeren under det voldsomme offentlige postyr forud for opstillingen. Kredse i fiskerbyen ville ikke vide af den, fiskere truede med at smide den i havet, hvis den blev opstillet som planlagt i forbindelse med Skagen Havns 25 års jubilæum 19. november 1932. Hvis der skulle opstilles noget, så burde det være en statue af en anden stovt fisker, Lars Kruse, den lokale redningshelt, som Holger Drachmann havde skrevet vidt og bredt om. Lars Kruse

Fotografen fra Thisted er kommet til havet, og der tages opstilling foran redningsbåden. Det er Christen Harbo yderst til højre i båden sammen med sønnen, der som voksen også kommer til at spille en betydelig rolle i Hanstholms historie som fisker og redningsmand.

havde mange bedrifter bag sig, og - kan man læse - "hundreder af mennesker skyldte ham deres frelse." Det var ham, der skulle hædres med en skulptur og ikke en fisker fra - nåja Hanstholm!

Anne Marie Carl-Nielsen forsvarede sig med, at det ikke var en portrætskulptur af en bestemt fisker fra Hanstholm. Skulpturen skulle opfattes som et symbol for fiskeriet og redningsvæsenet. ´Dansk fisker og redningsmand' står der på fundamentstenene.

Trods den store modstand blev skulpturen opstillet på Skagen Havn, den blev også afsløret, men det skete et par dage før havnejubilæet. På et billede fra selve jubilæumsfestlighederne kan man tydeligt se, at monumentet heller ikke får den store opmærksomhed fra folkemængden foran havnebygningen.

Modstanden var ikke kun begrundet i, at det var en Hanstholm-fisker, der havde stået model. De protesterende skagboer ville også have sig frabedt at få påduttet et kunstværk udefra og oven i købet et monument, der oprindeligt var tænkt ind i en anden sammenhæng. Var det - som kunstneren fremhævede - et symbol på en dansk fisker og redningsmand? Er den venstre arm ikke rakt i vejret mere som en hilsen til en konge? Sådan som det var tænkt, da statuen var en del af et sokkelrelief på en kongestatue i hovedstaden. Det er da svært at forestille sig, at det skulle være en opfordring til andre redningsmænd om at følge trop - hævdede man i Skagen.

Sognepræsten i Hansted, Ludwig Mehr, har en anden oplevelse af skulpturen. Det kan man læse i 'Livet på Hanstholm' fra 1953: "Statuen er en imponerende bronzestatue i overnaturlig mandsstørrelse. Fiskeren står i sit olietøj med sydvesten ned i nakken. Han er rank og mandig at se til. Blikket er rettet ud mod havet, den ene fod er sat fremefter, og i hånden holder han linen. Det ser ud, som om han er ved at kaste den ud til skibbrudne."

Det er i Skagens Avis, beslutningen om Anne Marie Carl-Nielsens statue fremkalder en bevæget og ofte ophidset debat. En kreds af kendte mænd, blandt dem et par i dag ukendte kunstmalere, åbner et felttog mod statuen, som de finder kunstnerisk mislykket, og ti navngivne borgere, der har anbefalet statuens rejsning, trækker sig og lægger afstand til ´Dansk fisker og redningsmand´. Og i en lokal lysreklame bliver der gjort nar af fiskeren, der fremstilles med en yo-yo (et stykke legetøj, red.) i den ene hånd og en kalv bundet

Havnejubilæum i Skagen. Det er er ikke skulpturen 'Dansk fisker og redningsmand', det handler om. Han er ikke en af deres egne helte. De fleste vender nærmest ryggen til. (Skagen Lokalhistoriske Arkiv).

til den anden. Det bliver også til smædeviser – og hvad man ellers kan finde på. Mange fiskere er medunderskrivere på protestskrivelsen.

"Fru Carl Nielsen har som ikke mange af vore billedhuggerinder været mødt med kritik, ikke altid lige loyal. Det er vel så kunstens lod. Hun arbejder videre, tro mod sit kald", skriver en københavnsk avis i en kommentar til de kunstneriske uroligheder i Skagen.

"At den kæmpemæssige fiskerfigur, som alle københavnere husker, fra da den for et par år siden stod opstillet foran Den Frie Udstillingsbygning nu kommer til anvendelse er i sig selv en naturlig tanke, men den vækker altså ikke ublandet begejstring i Skagen," hedder det i en anden avis, der opfatter affæren som en anden - en ny - side af kunstnermiljøet i Skagen. Det har jo nærmest kultstatus i hovedstaden.

Men statuen har mange tilhængere, og man venter nu i hovedstaden med spænding på dens ankomst til Skagen. Støbt og ciseleret i bronze. Klar til at blive opstillet foran arkitekt Ulrik Plesners havnebygning. Han har været med til at udpege pladsen. Og har i øvrigt, som den indirekte ophavsmand til hele balladen, fiskeren Christen Christensen Harbo, tilknytning til Hanstholm. Det er Plesner, der tegner ingeniør Jørgen Fibigers administrationsbygning ved havnebyggeriet. Afsløringen i Skagen kommer ikke til at gå efter planen. Der bliver slet ikke den festivitas, der var lagt op til i forbindelse med havnejubilæet.

Hjemkomsten

Statuen ankom med skib til Skagen 10. november 1932.

"Nu brød et sandt uvejr løs," beretter kunsthistorikeren Lise Svanholm, der i 'Damerne på Skagen' har beskæftiget sig med Anne Marie Carl-Nielsen og fiskerskulpturen: "Skagboer mødte op for at forhindre, at statuen blev sat i land."

15. november kunne man læse følgende i Vendsyssel Tidende:

"Fiskerstatuen er mandag eftermiddag bleven opstillet foran havnebygningen under tilsyn af fru Carl-Nielsen, der er ankommen til Skagen sammen med sin datter, fru Telmanyi."

Samme dag stod der i Skagens Avis: " … og at den vil blive flyttet fra havnen, er der næppe tvivl om. Man ser nu, hvor fotografier kan skuffe."

Politiet var mødt op ved opstillingen for at forhindre uroligheder. Der blev derefter holdt vagt ved statuen i fire døgn, for at ingen skulle beskadige den.

Vi skal nu frem til 13. december 1957, før der igen kommer liv i den gamle fisker. Det er på ny Skagens Avis, der puster til gløderne. Det sker i gengivelse af et afsnit i pastor Mehrs Hanstholm-bog, der var udkommet fire år tidligere. Og det skyldes den overskrift, redaktøren på Skagen-avisen har givet artiklen, at Lise Svanholm mange år senere i sin bog mener at kunne konstatere, at sagen blusser op igen, fordi "en Harboørepræst ønsker monumentet flyttet til Hanstholm."

Det siger lidt om geografisk afstand i 1950ernes Danmark, at man placerer Hanstholm i Harboøre. Under alle omstændigheder er det sognepræsten i Hansted, der mener, at statuen af fisker og redningsmand Christen Christensen Harbo bør stå i Hanstholm – og ikke i Skagen:

"På fodstykket står der blot skrevet: 'Dansk fisker og redningsmand'. På museet på Koldinghus findes en buste af Harbo efter samme model som statuen, som man fejlagtigt har fremvist som værende af Lars Kruse. Forskellen på de to mennesker er så stor, at en forveksling burde være utænkelig. Det er at håbe, at når den forventede og hårdt tiltrængte havn på Hanstholm engang bliver til virkelighed, at statuen må blive ført dertil, hvor den vil være på sin plads."

Det samme mente Harbos søn, Chr. A. Harbo. I 1970 - som 76-årig tidligere fisker og redningsmand som faren - talte han stadig "stærkt og utrætteligt", som det hed i aviserne, om at få statuen til Hanstholm:

"Sidst jeg prøvede, var da havnen blev indviet for tre år siden. Jeg henvendte mig til Skagens borgmester, men fik et negativt svar. Det kunne ikke lade sig gøre. Efter datidens målestok var Skagen den rette plads, men nu – *nu* synes jeg, statuen må have sit ståsted her, hvor far blev født og havde sit virke ved fiskeri og redningsvæsen. De gamle fiskere i Skagen var ikke interesseret i skulpturen, men de unge i dag kender ikke noget til baggrunden, og derfor bliver den nok, hvor den står."

Den gamle Harbo junior blev – geografisk – bakket op i læserbreve skrevet af Jens Nicolaj Christensen i den lokale avis og i Skagens Avis:

"I 20 år har jeg færdedes på holmen og beundret fiskernes og redningsfolkenes færd på havet ved den stormomsuste holm, idet jeg var ansat ved det utroligt håbløse havnebyggeri. Men nu er der en havn ved Hanstholm, og det forekommer mig naturligt, om Christen Christensen Harbos statue efter venskabelig overenskomst mellem holmboer og skagboer kunne få sin plads ved Hanstholm Havn nær det sted, hvor han gav sit liv for den livsgerning, der blev hans," skriver J. N. Christensen i Thisted Amts Tidende, og han slutter:

"Dette er skrevet i bedste mening og i håb om god forståelse."

13 år efter skulle dette håb endelig gå i opfyldelse. Sådan da.

Når man i sin tid spurgte kvinden bag skulpturen, Anne Marie Carl-Nielsen, gjorde hun meget ud af at understrege - og især under opstanden i Skagen i begyndelsen af 30´erne - at det var et monument over den danske fisker og redningsmand, hun havde skabt. Det var ikke et portræt af en bestemt fisker fra Hanstholm. *Her* har man til gengæld aldrig været i tvivl om, at det var Christen Christensen Harbo, der stod der på soklen i al sin magt og vælde. I 1983

Besøg i Skagen. Christen Harbos søn, Chr. A. Harbo, har taget turen fra Hanstholm sammen med Marie Harbo og Edel Svenningsen.

vendte han tilbage til udgangspunktet. Ikke i skikkelse af den skulptur, der i 1932 under store protester blev afsløret på havnen i Skagen. Det var ikke en Harbo i bronze, det var en Harbo i gips. "Et smukt kunstværk og et monument over en epoke og dens mennesker", skrev Thisted Dagblads Hanstholm-redaktør Mette Fastrup: "Enkelt og værdigt blev C. C. Harbo modtaget i Hanstholm. Thisted Museum har i forståelse med museet Trapholt, der hører under Koldinghus, modtaget figuren til deponering indtil videre, og man kan glæde sig over, at den thylandske museumsverden, Hanstholm specielt, er blevet et klenodie rigere."

Harbo-skulpturen var blevet placeret i den tidligere maskinhal ved Hanstholm Fyr – og her står den stadig.

Harbo-slægten, der i mange forgreninger blomstrer i og omkring Hanstholm, var rigt repræsenteret ved modtagelsen af skulpturen. De nærmeste var en datter, Kirstine Harbo, Hanstholm, og Christen Harbo, Nors, der blev født, efter at hans 45-årige far havde mistet livet i januar 1909. Borgmester Chr. Hansen fortalte, at Harbo-skikkelsen var kendt, da han begyndte som kommis hos købmand Jens Villadsen i Hanstholm i 1941. Harbo figurerede på brevpapir og tobakspakninger. For Christen Harbo var det en begivenhed ikke mindst for de to søskende, at deres fars statue var kommet til hjembyen, "en begivenhed med store følelser".

Det er også med følelse på tasterne, lokalredaktøren i Hanstholm slutter sin artikel om Harbo-modtagelsen i april 1983: "C. C. Harbo er et kunstværk. Han rækker hånden frem og fortæller historie. Og han er smuk …"

Kunsten at være fisker

Skagensmalerne var en gruppe kunstnere, der fra 1870erne og op i det nye århundrede arbejdede på Skagen. De mest kendte er Michael og Anna Ancher og P. S. Krøyer. Kunstnerne strømmede nordpå for at udforske lyset og skildre fiskernes liv. De jyske fiskere var også 'på mode' inden for litteraturen og i de populære illustrerede tidender, der blev oversvømmet med beretninger fra vestkysten. Fortællinger og artikler om det barske liv på havet. For det meste skrevet af folk udefra og især derovrefra, det vil sige fra København. En særlig form for fiskerromantik bedrev Holger Drachmann, der både var digter og maler og lige så optaget af fiskere og fiskernes liv som af sig selv og sit liv. Michael Ancher blev kendt for heroiske malerier af Skagensfiskere. Det er ham, der for eftertiden skaber det billede af den stovte fisker, de fleste ser for sig i dag. Hans kone, Anna Ancher, er den af Skagensmalerne, der i kunsthistorien peger frem mod et moderne maleri gennem såvel motivvalg som malemåde. De stovte fiskere overlod hun i de fleste tilfælde til mændene.

Yngste generation, oldebørnene Claus Chr. Harbo, og Mogens Christensen Harbo var med, da den oprindelige gipsudgave af Christen Harbo som 'Fisker og Redningsmand' vendte tilbage til Hanstholm 1983.

"Maleren stod ved sit staffeli og så ned over stranden, mens gusen lagde sig som en dyne over havet. Et halvt færdigt billede stod på staffeliet, lidt farveløst endnu. En båd var klar til at gå ud. Den lå hvor den skulle, men figurerne …

Da maleren fik øje på fiskeren og hans søn gled en grimasse over hans ansigt. Det var jo komplet umuligt at få arbejdsro, uanset hvor tidligt man gik i gang.

Nå ja, tænkte han, irriteret over sin reaktion, de skal jo have lov til at være her.

De to mænd nikkede til hinanden.

"Flyt fødderne dreng," sagde Jacob og rykkede Erik i armen.

Erik drejede hovedet, men Hr. Ancher sendte ham et vredt blik og trådte et skridt frem, som for at dække sit lærred.

Hvem var det, der stod model?

Jacob kendte ham ikke. Han var klædt ud som en fisker, skulle forestille sig at være en fisker, men var det ikke."

Citatet er fra 'Skagensbillede' - et af højdepunkterne i den tidligere Thistedforfatter Bent Hallers bøger for voksne. En roman fra 1985. Et portræt af en by befolket af fiskere gennem et halvt århundrede. Kendte malerier - de Skagensbilleder vi alle kender - bliver til ord og historier. Personerne på disse billeder får pludselig ordet. En skildring af et kultursammenstød set nedefra. Om fiskeren skabt i Skagensmalernes billede. Om fiskerne der har svært ved at genkende den

verden, der males frem på lærrederne. Også køberne af de dyre skilderier befinder sig i en verden langt fra Skagensfiskerne, som de nu kan hygge sig med i deres lune stuer i hovedstaden. Kunstnernes verden er i det hele taget fremmed for fiskerne:

"De glor ind ad folks vinduer, skældte den gamle, de maler begravelser og skibskatastrofer, man kan ikke få fred for dem, de maler djævelen frem og gør kællingerne skruptossede."

Der er skrevet biblioteker om kunstnernes fornøjelige liv på Skagen, og som oftest er det et romantiseret billede med hip-hip-hurra-harmoni mellem fastboende fiskere og tilrejsende kunstnere. I Bent Hallers optik ser verden anderledes ud. Her er det en rå og ond virkelighed, der stikker hovedet frem. I fiskernes bevidsthed står kunstnerne for narreværk og abefester. De er snyltere blandt fiskerne, som de kun betragter som motiv og modeller til myten om den barske fisker. Og at Skagensmalerne ikke havde levet forgæves ses i inspirationen til det forsidebillede af en fisker, som 'Jul i Thy' bragte i 1942 – og genoptrykte i 1990erne. Myten levede uantastet videre. Bent Haller går bag om Skagensbillederne og gør de tavse figurer på lærrederne nærværende. Han skildrer tilværelsen for disse kunstneres modeller, fiskerne og deres familier, som levede på eksistensminimum. Måske er det i *virkeligheden* her, den *sande* fisker dukker op i historien.

Litteratur og virkelighed

Et mærkeligt tilfælde. Sådan udtrykker Martin A. Hansen-forskeren Anders Thyrring Andersen to identiske begivenheder i hvert sit hjørne af Danmark: Sydsjælland og Thy.

I det første tilfælde som forlæg for en berømt novelle i den danske litteraturhistorie, der i datiden - det er i årene lige efter Anden Verdenskrig - bliver læst ind i erfaringerne fra krig og besættelse. Hvordan kan man tro på det gode i menneskene, når man ser så megen ondskab blive sat i system? Hvordan kan man se en mening med livet, når millioner af uskyldige mennesker bliver myrdet?

I det andet tilfælde - det fra Thy - bliver der ikke bedrevet hverken litteratur eller dybere fortolkning. Her overlever beretningen i kraft af den bog, som Hanstedpræsten Ludwig Mehr udgiver i midten af 1950´erne om 'Livet på Hanstholm'.

Men så meget stærkere står de nøgne kendsgerninger fra slutningen af 1800-tallet om den 7½-årige Just Pedersen Christensen, der omkommer på samme måde som den 12-årige Matthias Matthiasen på Sydsjælland i begyndelsen af det nye århundrede: drukket ihjel af voksne.

Novellen af Martin A. Hansen (1909-1955) hedder 'Høstgildet' (1947) og beretter om en præst i tvivl. Hvordan kan man tro i en verden, hvor der findes så megen uforskyldt lidelse og så megen meningsløshed? Hvordan kan Gud tillade det, hvis han er retfærdig og almægtig? Krisen forstærkes og løses af en konkret situation: En dreng i præstens sogn bliver af en afstumpet karl presset til at drikke sig ihjel. Præsten fortvivler selvmedlidende, kalder sig 'Kirkens Konditor', en troens dilettant, men skubbes af sin handlekraftige kone af sted for at hjælpe drengens familie. Selve handlingen kalder troen frem igen som en nødvendig trodshandling imod det absurde.

Sådan er teksten blevet udlagt.

Den stovte fisker er altid et motiv værd og var det på flere forsider af 'Jul i Thy' fra 1940erne og op til 1996.

Hos Hansted-præsten Ludwig Mehr bliver der gået anderledes håndfast til kendsgerningerne - og uden litterære ambitioner:

"I 1876 døde den 7½-årige Just Pedersen Christensen, søn af fattiglem Chr. Lund i Hamborg af brændevinsforgiftning. Drengen var gået op på Hjertebjerggård for at besøge sin far, som arbejdede der. Da de sad til bords, skænkede gårdejeren brændevin for drengen. Faderen så på det, men sagde intet dertil. Drengen fik så meget at drikke, at han faldt hen i en døs, som han aldrig vågnede af."

Brændevinsforgiftning støder man ofte på i 1800-tallets kilder. Kirkebøgerne fortæller tillige om de mange døde fattiglemmer. Der var ikke hjælp at få nogen steder. De førte en ussel tilværelse. Det var før aldersrenten.

Et lille indlæg i Thisted Amtsavis fortæller sin egen side af den lokale historie: Når fiskerne kom i land, trætte og forkomne, blev de ikke sjældent mødt af bønder, der stod på stranden og ville betale for fisken med brændevin. Fiskerne faldt ofte for fristelsen.

Det er i kirkebogen, det fremgår, at begivenheden i Martin A. Hansens novelle er virkelig og stammer fra hans slægt på Stevns i Sydsjælland: "12 år gammel død efter misbrug af alkohol", står der om drengen.

Hos pastor Mehr i Hansted noteres det kort, præcist og oplysende om 7½-årige Just og den tragiske begivenhed omkring bordet på Hjertebjerggård, der ikke levede op til navnet dén dag: "Der blev ikke rejst tiltale mod nogen for denne gerning".

Langs den yderste kyst

I 1924 driver en ung københavnsk forfatter rundt langs kysten og oppe mellem de små huse omkring fyret. Hans navn er Jacob Paludan (1896-1975). Han har allerede flere bøger bag sig, nu samler han stof til en ny roman - som andre henter sten og gyldent rav i havstokken. Det bliver til 'Fugle omkring Fyret'. Han lytter til havet, når det trækker sig tilbage og har lagt stenene og ravet fra sig, noterer sig lydene, skyernes fartstriber og fuglene, der som hidsige tegn uafladeligt arbejder på himlens blå nodepapir. I den færdige roman bliver det til:

"Skuespladsen for begivenhederne lå vid og storslået og ventede på de første aktører. Hvor et ubændigt hav møder en stædig kyst, hvor en evig

Pastor Ludwig Mehr – holmens uofficielle historiekronikør – sammen med konfirmandholdet anno 1947.

vind gnaver skrænterne og gør frugtbarheden træt, hvor tågen på få minutter forvandler landskabet til en klam grav, kold regn gør selv fårene melankolske, og solnedgangen mest af alt ligner et blodbad, - der mangler ikke ydre effekter, afvekslende og overraskende nok for det blik, der kun er fortrolig med bøgeskoven og engen, som i smilende enighed har delt det øvrige Danmark imellem sig."

Romanen udkommer allerede det følgende år - 1925 - og sælger det første år ikke færre end 20.000 eksemplarer. Det er mange - også sammenlignet med nutidsforhold. 1920erne er et godt årti for romanen og mange af dens forfattere. Når en ny roman udkommer, er det ofte en begivenhed i offentligheden, der kan sammenlignes med den opmærksomhed, vi i dag viser en ny dansk serie på tv. Siden er 'Fugle omkring Fyret' genoptrykt adskillige gange.

Men i et nyt oplag af romanen i 1925 må forfatteren tage sine læsere i ed:

"Skønt skrevet over vestkystmotiver er bogen ingen skildring af virkelige hændelser og bringer ikke - som nogle har ment - portrætter af personligheder, der har gjort en indsats ved vore vestkysthavne. J.P."

Det er også rigtigt – der står ikke et ord om hverken Hansted eller Hanstholm. Handlingen foregår heller ikke i 1924 – den er rykket nogle år tilbage. Og Sandhavn er navnet. Det må læseren tage for pålydende, selv om det altså er Hansted og Hanstholm, en lokalkendt læser kommer til at tænke på. I 1928 offentliggør Jacob Paludan en kronik i Nationaltidende med 'stemninger og indtryk' fra Hanstholm. Når forfatteren insisterer på, at 'Fugle omkring Fyret' er den rene fiktion, så må en læser tilsvarende gå ud fra, at kronikken i det konservative københavnske dagblad er om ikke den pure gengivelse af virkelighed, så i al fald iagttagelser knyttet til en bestemt lokalitet i det vestjyske - nemlig Hansted eller Hanstholm.

Kronikken indledes med en erindring fra 1924, da forfatteren sammen med en ven fra Thisted vender tilbage til et vinterkoldt Danmark, til Hanstholm, efter en dannelsesrejse i det solrige Italien. At slide sig ned mod stranden tomme for tomme, når himmel og hav står i ét - det er som at komme hjem selv for en københavner, betror han sin avislæser.

Det var altså i 1924, nu er det 1928, det er november, og atter er Hanstholm et dragende sted:

"Ud for de mørke banker bygger man en havn; kun himlen ved, om den nogensinde bliver fuldført. Pressen drager ikke sjældent i tvivl, at disse snese af millioner virkelig vil forrrente sig. Men som ufuldendt ruin vil den måske virke endnu stærkere end som fuldbyrdet succes. Man vil gyse over disse cementfjælde, væltet ud i vandet til ingen nytte, og det er ganske sundt at gyse. Hver borger i Danmark kan skære sig en tømmerstav derude og sige: den har jeg lov at tage, det er mine egne penge, der ligger begravet her.

En folkets røst udtalte sig om sagen; det var chaufføren, der med armen viste ud mod en række nye, hvide huse: "Dér bor tømrerne," sagde han.

"Men hvis nu det hele bliver standset?"

"Det tror vi ikke på. Så bliver de jo arbejdsløse, alle 50."

"Men sig mig: hvis et foretagende er fallit, bør man så lade det køre videre af hensyn til personalet? Er der forhold i det?"

Nu så han vred ud; hans svar var blot et utydeligt: "arbejdsløse - - -". Han havde på sin manér ret, analogier og sammenligninger forplumrer blot.

Herude bor folk, og de skal have arbejde; ingen tilfældig turist skal komme og sætte gift i hans tanker om denne simple ting.

"Det ville være frygteligt", tilføjede han ved sig selv. "Tænke sig: Alt det ... ".

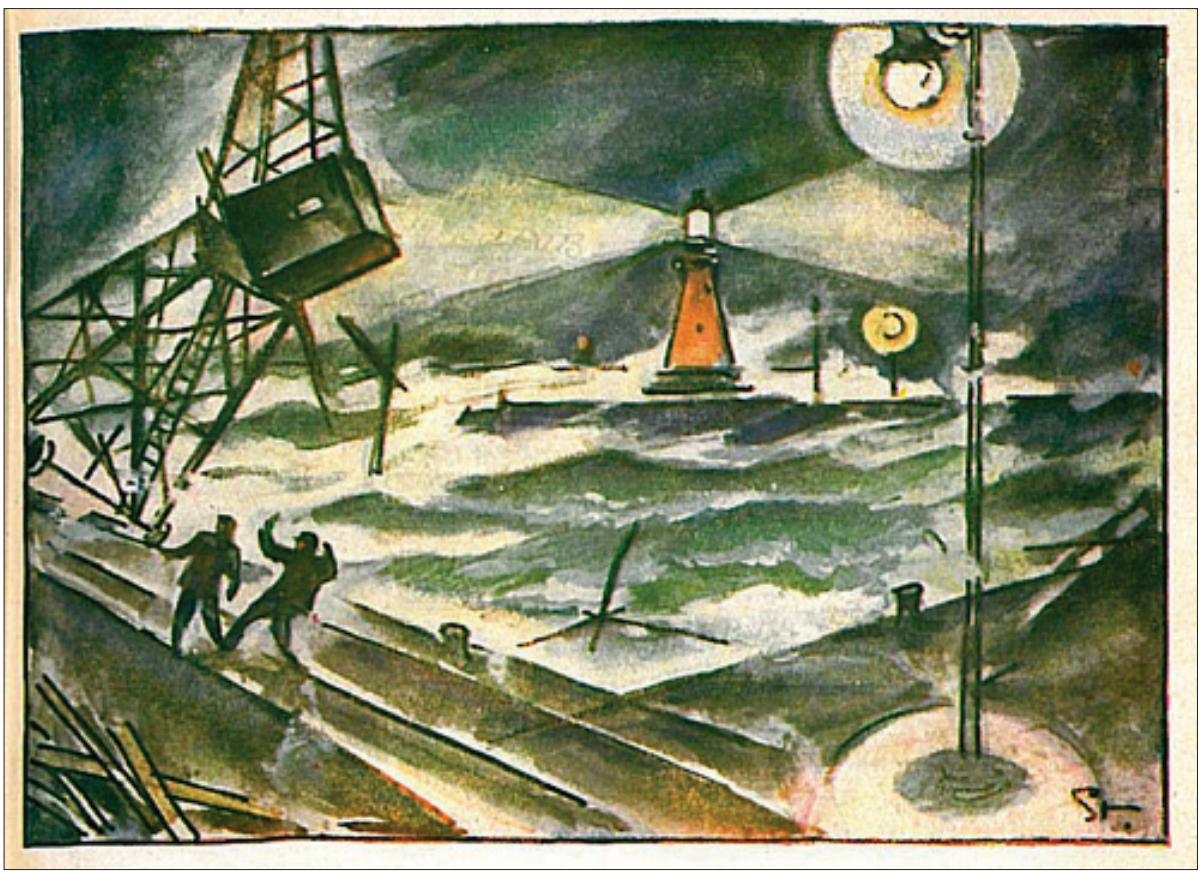
Hvad den lokale chauffør mener med 'alt det', opregner den nu etablerede forfatter Jacob Paludan, der er vendt tilbage til en slags åsted, i al fald til den egn og de mennesker, der gav ham noget at skrive om og et gennembrud til et stort publikum. Det er cementkisterne, husene, skinnerne, tipvognene og den lange foreløbige tømmerbro - det er 'alt det' chaufføren tænker på.

Jacob Paludan rapporterer fra sit besøg i Hanstholm, at der ved Roshage står et par gamle kraner, der for et kvart århundrede siden har bygget en kort læmole for fiskerlejet:

"Sådanne kraner kan det ikke betale sig at plukke i stykker og forsende; derfor står de der og vil ikke forsvinde, før man har lært at spalte atomer. En gammel mand bor derude og holder dem pæne, de er hans velvoksne kæledægger."

Mens Jacob Paludan forbliver en slags turist, en betragter, der ser alting udefra, har han en forfatterkollega med et anderledes konkret forhold til virkeligheden, selv om også dén har det med af og til at forvandle sig til en af de thybohistorier, han er mest kendt for i dag.

Bertel Budtz Müller slår i aviser landet over sine sproglige folder om ti-



Det gik voldsomt for sig i den fiktive Sandhavn, som Jacob Paludan skabte med inspiration fra havnebyggeriet i Hanstholm. Reklameplakat fra 1925 for 'Fugle omkring Fyret'. (Statsbiblioteket).

dens emner og ikke mindst om den verserende kamp for eller imod færdiggørelse af havnen i Hanstholm.

Således i en kronik i Social-Demokraten 6. oktober 1932. 'Hanstholmhavnens fuldendelse'. Det er den nøgterne overskrift. Argumenter for og imod gennemgås. Angiveligt både sagligt og nøgternt, selv om der dog ikke lægges skjul på, at modstanden mod havnen kan koncentreres omkring tre-fire navne, der stiller sig op på geled som Tordenskjolds soldater for at se ud af mere. Noget kønt syn er det ikke - skal man forstå.

Og så dukker hos Bertel Budtz Müller pludselig et lille øjebliksbillede op - fire år efter Jacob Paludans besøg på det samme sted og med de iagttagelser, *det* havde medført:

"For Social-Demokratens læsere kan det have interesse at blive gjort bekendt med et smukt udslag af kammeratlig følelse inden for de arbejdere, der er beskæftiget ved havneanlægget på Hanstholmen. Nu, da den årlige alt for ringe bevilling kræver indskrænkning af arbejdsstyrken, besluttede tømrerne, at de vilde skiftes til at gå ledige en uge hver måned for på denne måde at skaffe lige meget arbejde til alle medlemmer af fagforeningen. Det siger sig selv, at havneledelsen med interesse accepterede en sådan ordning - det er kun trist, at noget sådant overhovedet skal blive nødvendigt ved et så betydningsfuldt nationalt arbejde, som Hanstholmhavnen er."

Det oplyses i kronikken, at der i efteråret 1932 er et halvt hundrede mand i arbejde - smede, tømrere, dykkere og arbejdsmænd. Der kan bruges det firedobbelte mandskab med de nødvendige bevillinger til havnens færdiggørelse.

Fortjenstmedalje i sølv

Mens forfatterne ser havnebyggeriet udefra – de har deres på det tørre, sådan set – så dukker der en tredje stemme op, mere autentisk, den tilhører smed Søren Jensen, der kommer til Hanstholm i 1924, bragt med af ingeniørerne Fibiger og Lunde. Og han fortsætter som arbejder på havnen, da Vandbygningsvæsenet overtager projektet efter Fibigers død i 1936.

Søren Jensen er en af de mange, der har delt skæbne med Hanstholm Havn, og han dukker op i avisernes spalter i forbindelse med havneindvielsen i september 1967. Han er 72 år. Han lagde op tre år forinden, men fra sit lille grønne træhus lige ved konsortiets kontorbarak kan han fortsat følge arbejdet på havnen. Og kan fortælle om de evige pengesorger, Fibiger måtte kæmpe med i 20´erne og 30´erne:

"Der var aldrig penge til noget som helst. Om det så var vores værktøj, måtte vi lave det selv. Jeg har lavet knibtænger, ja, sågar en saks til at klippe blik med. Hvis vi ikke havde gjort det, var arbejdet simpelthen gået i stå. Det var utroligt så få penge, der var at arbejde med. Ikke sært at molen brød sammen, for der var aldrig råd til at sikre den – end ikke med sandsække".

Søren Jensen fortsætter ene mand, da tyskerne under Anden Verdenskrig sætter arbejdet totalt i stå. Han får overdraget tilsynet med materiellet. Efter krigen får han af og til gennemtruffet en smule bevilling, fortæller han til den lokale avis i 1967:

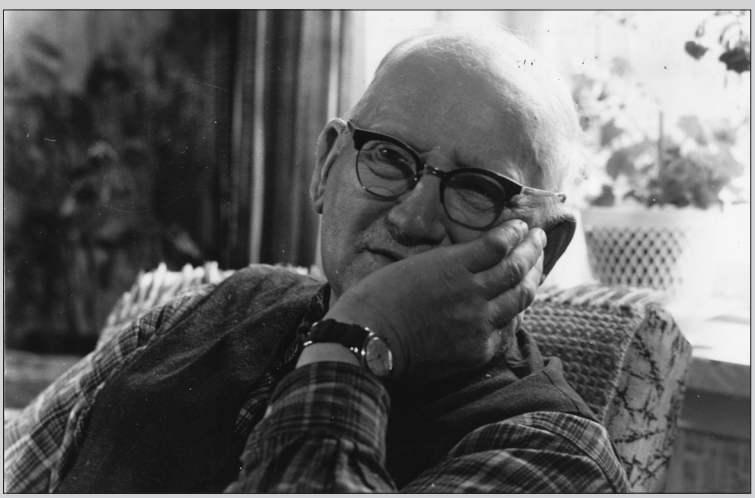
"Så bliver der råd til at få et par mand til hjælp, men det var stadig småt med penge."

På denne baggrund forstår man smedens overraskelse, da han en dag får besøg af amtmand Egedorf fra Thisted:

"Jensen, du har lige fået bevilget fem millioner kroner!"

Sådan lyder smedens beretning fra de bevægede år, da mange – trods de begyndende bevillinger til istandsættelse af Fibigers moler – alligevel ikke véd, om man nu er købt eller solgt. Men oplevelsen for smed Søren Jensen - som han fortæller om den - er ikke til at tage fejl af. For første – og eneste – gang i sit liv føler han sig som millionær. Og som avisen føjer til for egen regning: "Selv om han stadig måtte nøjes med sin ugeløn!"

Søren Jensen er for sin trofaste indsats for havnesagen belønnet med fortjenstmedaljen i sølv.



Hanstholm Fyr får en ny linse i 1889.

Mellem tradition og ny tid

Holmboerne har udblik over to have. Hanstholm befinder sig på det punkt, hvor man efter en linje op til Lindesnæs i Sydnorge officielt deler mellem Nordsø og Skagerak. Den yderste nordvestlige kant af det europæiske kontinent. Porten til Nordatlanten.

En klynge huse på den vestlige ende af holmen, lidt spredt bebyggelse og landingspladser på stranden i læ af de to fremspring, Helshage og Roshage. I hele Hansted sogn boede der ved forrige århundredeskifte 262 mennesker. En kombination af lidt husdyrhold og fiskeri var eksistensgrundlaget.

Mod holmens landside havde sandflugten hærget så langt øjet rakte. Ikke mindre end 17 hanstedgårde var i de foregående århundreder forsvundet under sandmasserne. "Sletten lignede havet; den var ligesom præget af et besværligt samliv. Den bølgede som krap sø. Der var anseelige toppe, hvor sandet blinkede igennem som frosset skum. I blæst kunne dette sand fyge, så det lignede bølgens tilbageflagrende manke. Der var yndefulde krusninger bratte fald og stille pletter. Der var små heder, små vildmoser; der var græstuer og vindstille gryder. Hvor man end stod så man billedet af hærdnet uro'". Sådan præsenteres klitheden i Jacob Paludans 'Fugle omkring Fyret' fra 1925.

Bevægelse over land var tung og besværlig. Der blev i 1870 åbnet en postrute til Thisted. Den kørte to gange i hver uge. Turen varede to til tre timer. I vintervejr måtte passagererne indstille sig på at bevæge sig til fods – for at aflaste hestene. Rutebil til Thisted fik man i 1920.

Mod de to have havde holmboerne udblik til den store verden og kunne iagttage den forandringens puls, der bankede netop ved århundredskiftet. Skibstrafikken med kurs mod Norge og ind og ud af Østersøen passerede tæt forbi. Ved de hyppige strandinger kom man i nærkontakt med skibene og deres besætninger. Når det efter flere dages vestenstorm satte ind med en frisk østenbrise, kom sejlskibene i store flokke fra deres opholdsplads ved Skagen, hvor de havde ventet på bedre vind.

Efterhånden blev dampskibene med deres tunge røgsøjler talstærke i billedet. Også flåder af store engelske fiskerdampere kunne jævnligt ses fra holmen. Det kunne godt vække bekymring og sætte tanker i gang. De tog jo de fisk, holmboerne godt kunne bruge. Og det var et storstilet trawlfiskeri, der stod på i ugevis og omfattede helt andre mængder, end hvad en holmbo kunne drømme om at lande. Men den slags fiskeri krævede en havn.

Gennem mange slægtled havde holmboerne været helt på det rene med, at vejen til velstand gik over havet. Det var i Hansted Mølle, Niels Henriksen, der både var møller og skudeejer, i 1665 havde samlet 15 andre skippere fra Vigsø, Hansted og Klitmøller. De prentede deres initialer under et formfuldendt brev til kongen, hvor de klagede over Thisteds borgmester, der var i gang med at spænde ben for deres omfattende og indbringende skudehandel på Sydnorge. En handel, der var af vital betydning for hele egnen med eksport af bøndernes produkter og import af det livsnødvendige træ og jern. "Vi fattige strandmænd har altid brugt små sandskuder eller store fiskerbåde at drage ud på havet med for at fiske eller sejle til Norge med korn og mel og dermed søge vor ringe næring og ophold". Kongen gav de fattige strandmænd ret, og borgmesteren blev sat på plads.

Det fremgår af brevet fra 1665, at sandskuderne også blev anvendt til fiskeri. Da den egentlige skudehandel ebbede ud i begyndelsen af 1800-tallet, blev man ved med lejlighedsvis at fiske fra de ret tunge dæksbåde. Men ellers var det de noget mindre - og mere håndterbare - åbne både, der dannede grundlag for fiskeriet.

Allerede i 1802 havde præsten og topografen Knud Aagaard blik for, at fiskeriet fra den åbne strand var forbundet med store vanskeligheder: "Dersom der ved Vestkysten gaves nogen havn, hvor kun små skibe kunne løbe ind, da kunne dette fiskeri blive af langt større betydning". Med større både kunne fiskerne nå længere ud, og de kunne færdes på havet med større sikkerhed. Med de nuværende både kunne fiskerne ifølge Knud Aagaard kun bevæge sig to mil ud og måtte holde sig nær revlerne, hvor bølgerne var værst. Drømmen om en havn har historisk dybde.

Aagaard kan oplyse, at der omkring 1800 var 20 både i Hanstholm, kølbyggede efter norsk bygning med mast og sejl. I Agger var der 15 både. I Vorupør fem, i Klitmøller 10. Det ret store antal både i Klitmøller og Hanstholm skal muligvis ses i sammenhæng med traditionen for skudehandel.

De ordentlige fisketider var om foråret i marts og april og igen om efteråret i september og oktober. Der var især tale om krogfiskeri, men dybvod og drivgarn anvendtes også.

I øvrigt fremhævede Aagaard, hvordan Hansted Sogn var ødelagt af sandflugt. I alt var der kun 22 tdr. dyrkbar hartkorn tilbage. Omkring 1800 levede der 122 mennesker i sognet, fordelt på 25 familier.

De små fiskerbondesamfund ved havet lå isoleret bag sandflugtens ørken og blev næppe regnet for aktive medspillere i den økonomiske vækst, man i 1800-tallet var ganske optaget af. I sin amtsbeskrivelse fra 1840 interesserer C. Diørup, der skrev på opfordring af Det Kgl. Danske Landhusholdningsselskab, sig først og fremmest for egnens 'vindskibelighed'. Han beskæftiger sig stort set ikke med de små fiskerlejer ved Vestkysten men nævner dog, at befolkningen i Hansted Sogn var vokset til 233 i 1840.

De sidste årtier af 1800-tallet stod i vækstens tegn og var på alle niveauer i samfundet præget af nytænkning og optimistisk tro på, at udvikling var frem-

Oftest måtte køerne gøre nytte som trækkraft. Else Marie og Jesper Christensen, Sårup.

skridt. Industrialiseringen gjorde sig stærkt gældende. Jernbaner spredte deres skinnenet ud over Europa. Der opstod stærke sociale bevægelser blandt bønder og arbejdere. Dansk landbrug omstillede sig til en hurtigt voksende eksport af bacon, smør og æg til de engelske morgenborde, og der blev skabt velstand og nye udviklingsmuligheder i Danmark.

Alt dette gik tilsyneladende uden om holmen, hvor folk levede livet efter de nøjsomme mønstre, generationer havde fulgt.

Og så alligevel!

Den store 'Nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling' i København i 1888 blev en storslået status over, hvor herligt vidt vi havde bragt det. Her var Hanstholm faktisk repræsenteret og det på en særdeles synlig måde. En af de store attraktioner på udstillingen var en kopi af Hanstholm Fyr som eksempel på det ypperste inden for dansk udviklet teknologi. Herfra kunne gæsterne betragte hele udstillingsarealet, og ved nattetide sendte fyret sine stråler langt ned over Køge Bugt.

Hanstholm Fyr blev opført i 1843 som 'anduvningsfyr'. Dets funktion var med sine blink at fortælle skibene, hvor de var. Og så i øvrigt advare dem mod at komme den livsfarlige kyst nærmere. Netop i 1888/89 blev fyret ombygget til den helt nye energikilde, som man forventede sig meget af, elektricitet. Det var også grunden til, at fyret blev en 'frontløber' på den store udstilling. Hermed havde Hanstholm faktisk verdens stærkeste lyskilde. Fyranlægget blev i den anledning udbygget med dampmaskiner, der leverede energi til elkraften og til de meget kraftige sirener, der kunne overtage den advarende funktion, når den klamme tåge lagde sig over holmen. Og det gjorde den ofte.

Hanstholm Fyr var et helt lille samfund i sig selv. Med familier omfattede det mere end tyve mennesker, indtil en modernisering i 1925 afskaffede dampkraften, og personalet gradvist blev reduceret.

På sin egen måde har fyret sat en dagsorden for livet på holmen. Lanternen var blændet mod land, men den yderste strimmel land var – med et lån fra Jacob Paludans 'Fugle omkring Fyret' - "skueplads for fyrstrålernes kapløb". De tre korte blink, efterfulgt af en pause på seks sekunder, har gennem mange generationer været den puls, der bankede i samfundet på holmen. Dertil

Kirken og fyret er de faste holdepunkter i Hanstholms omtumlede historie. Ca. 1940.

Hanstholm med de nybyggede hvide huse langs vejene og lidt i læ. Fyret og kirken som forposter yderst ved skrænten. Slutningen af 1930erne.

kom sirenerne, der ifølge Paludan var "ligeså drabelige i lydfaget som fyret i lysfaget".

"Et glasklart lyslegeme løb hen over vej og længer, sprang op ad en flagstang og tabte sig så ensomt til havs. Men i hælene på det kom to andre; det sidste syntes navnlig at have hast, sprang over stok og sten og nåede så de andre, der majestætisk var ved at søge horisonten rundt". Sådan lyder karakteristikken i 'Fugle omkring Fyret'.

Med telegrafstationen på fyret allerede fra 1874 blev der også åbnet en helt ny mulighed for kommunikation, der bl.a. kunne få betydning ved strandinger. Noget omstændeligt, da der kun kunne telegraferes til Thisted, som så måtte sende ridende bud af sted til andre redningsstationer på kysten.

Fyret gjorde en ny tid og den ellers så fjerne statsmagt ganske nærværende på holmen. Men set med beboernes øjne var det også et fremmedelement, en anden verden, som man måske ikke blev så berørt af. Da fyrmester Chr. Heering tiltrådte sit embede i 1883, gav han følgende signalement af holmboerne: "Når man bor blandt en befolkning som herværende, der står lavt i oplysning, men med mange slette instinkter, navnlig fylderi og misundelse, så tror jeg det bedst, såvel for tjenesten som for det privates vedkommende, at tage passende afstand (…) ikke beror på, at jeg fraterniserer med dem, men at jeg stiller mig hjælpende og deltagende på de områder, hvor jeg på grund af forholdene er den overlegne".

Chr. Heering blev særdeles optaget af tiltag, der kunne forbedre sikkerheden for fiskerne, bl.a. opstillingen af signalmaster ved fiskerlejerne. Men distancen til befolkningen har været stor. Mon ikke holmboerne har oplevet det på samme måde?

Fiskerbondeliv

Carl Poulsen var 97, da han døde i 1943. Han havde boet på Hanstholm hele sit liv, hvor han havde brugt havet og drevet lidt landbrug. Han var en stor fortæller, og denne evne bevarede han langt ind i den høje alderdom. Til held for eftertiden nåede han at fortælle erindringer til en journalist, der omsatte dem i en fyldig artikel i Thisted Amtsavis.

Carl Poulsens erindringer rækker tilbage til 1850erne. Han blev født på en lille gård på 1½ tdr. hartkorn i Nytorp. I en alder af seks år blev han fåredreng hos Poul Taabbel i Gl. Torp, hvor han fra marts og indtil jul vogtede et halvt hundrede får på 'æ bjerg' ved Hansted Mølle. De var ni børn derhjemme, så de måtte så hurtigt som muligt ud for at klare sig selv. På forældrenes gård var der ikke nogen hest, man måtte bruge køerne som trækkraft. En af somrene var rugen til bagning af brød sluppet op. De måtte derfor høste den umodne byg, og så bage brød af det.

Skolegang blev der kun tid til et par måneder af året hos lærer Olsen i Ræhr. En halv snes år gammel fik Carl plads hos en bonde i Ræhr, hvor han oplevede at pløje med fire heste for en hjulplov.

Efter konfirmationen begyndte Carl at fiske, samtidig med at han hjalp til derhjemme på gården. Han blev makker med brødrene Jens og Thomas Odgaard. Thomas faldt i 1864-krigen. Fiskeriet blev for det meste udført tæt under land med de såkaldte 'bergensbåde', men enkelte havde større fartøjer og kunne gå længere ud på havet.

Fiskeriet gav ikke store indtægter. Den almindelige betaling var 2 øre pr. pund torsk. Handlede man selv med fangsten, kunne udbyttet blive noget

Syd for Hanstholmskrænten, ca. 1920. Til venstre Gamle Lines hus, der fik et voldsomt endeligt i september 1945.

Handel med fisk på Kringeltorv (Nytorv) i Thisted 1908.

større. Carl Poulsen kørte ofte til Hannæs og solgte sin og andres fangst for fem øre pundet. Mange landboere købte dengang 12-14 store torsk, som de saltede og gemte hen til vinteren. Også til Thisted drog han tit med en ladning fisk, som han almindeligvis kunne have udsolgt på turen fra Nørregades begyndelse og ind til Store Torv.

Senere blev eksport af fisk ret almindelig, men før Thybanens åbning skulle fisken leveres i Oddesund.

En pæn del af fangsten blev solgt på stranden, når fiskerne landede deres både. Så mødte oplandets beboere op med rug, byg eller andre produkter og byttede sig til de nyfangede fisk.

Kontanter var et særsyn i det traditionelle bonde-fisker-brug. I Carl Poulsens hjem i Nytorp havde de en halv snes høveder og en snes får. Når moderen havde kærnet otte pund smør, måtte faderen gå til Thisted, hvor smørret blev solgt for 24 skilling pundet – efter at der var erlagt told ved bommen i Nørregade.

I 20 års alderen blev Carl Poulsen medlem af bjergelavet, og strandinger kunne give en ganske god fortjeneste. Han fortæller om en hollænder, der strandede med en ladning særdeles ildelugtende ben fra Rusland. Bjergelavet sluttede en akkord med kaptajnen, der gav dem tre femtedele af skibets værdi, hvis de kunne bjerge det frit af grunden. Bjergelavet indhentede allerførst en erklæring fra en læge i Thisted om, at der intet sundhedsfarligt var ved lasten af ben. Så blev lasten transporteret til Thisted og solgt på auktion til opkøbere fra Tyskland og England. Der blev 96 rigsdalere til hver af bjergerne.

Da de ikke kunne få skibet af grunden, købte Poulsen og fire af bjergerne skroget , huggede det op og solgte tømmeret på en auktion på stranden, der varede i to dage. En begivenhed, der samlede så mange mennesker, at restauratør Bahner fra Thisted mødte op med sit telt for at beværte de fremmødte.

Ved en anden lejlighed strandede en engelsk damper, lastet med talg. Tyve mand gik ombord og fik de store talgtønder bjerget i land. Der skulle fire heste til at trække hver tønde gennem sandet. Da skibet var lettet for sin last kunne det komme fri af stranden, og kaptajnen valgte at dampe af uden at betale de 100 rigsdaler, hvert medlem af bjergelavet skulle have efter den indgåede aftale. Senere strandede en anden damper fra det samme selskab ved Klitmøller. Strandkontrolløren kendte sagen fra Hanstholm, så han beslaglagde de 400 tønder olie, der var i lasten. Og på den måde fik bjergelavet i Hanstholm alligevel sine penge.

Carl Poulsen fortæller levende om livet på holmen i gamle dage. Kedeligt var det ikke. I et lille hus i nærheden af hans hjem boede Lars Gade, der uden bevilling holdt en slags kro, hvor der ofte nætter igennem blev drukket og turet i stor målestok. Når slagsmålene blev for voldsomme, gik der bud efter

Efter et langt liv i åbne havbåde. Til venstre Søren Pedersen Bjerregaard, i midten Thomas Harbo.

den granvoksne Poul Fisker i Hansted Mølle. Han kunne skaffe ro blandt de oprømte gemytter.

Mange handelsfolk drog fra gård til gård for at prange. Det gjaldt således Mogens, der trak med heste og plage og 'Jeppe So', der kom med en so og små grise. Kroejeren Lars Gades broder fra Hinding opkøbte stude, som blev drevet til Holsten. Herfra hjembragte han så vin og andre kolonialvarer, der kunne omsættes i broderens smugkro. Når rygtet gik, at broderen var kommet hjem fra Holsten, startede Lars Gade hjulbøren og drog til Hinding efter nye forsyninger.

Ved højtiderne kom der omvandrende tiggere med stjerne på, og der kom spillemænd, trommeslagere og klarinetspillere, og folk, der ville sælge lodsedler, hvor gevinsten var hjemmelavede stueure. Alt sammen begivenheder, der lyste op i det ensformige liv på den afsides beliggende holm.

Blandt de særprægede personligheder var Ajs Pesen i Nytorp, der var kendt som en tusindkunstner, der kunne lave alt muligt. Han var dybt optaget af at konstruere en evighedsmaskine. Her fik han hjælp fra en gårdmand, der også var grebet af denne ambition. Det hændte ikke sjældent, at han midt om natten fik en idé og omgående gik over til Ajs Pesen, så de i fællesskab kunne forsøge at løse problemet.

Kirsten Krogh havde synske evner og hjalp derved mange med at finde deres bortløbne får. Hun kunne i en kop kaffegrums tydeligt se, hvor fårene var at finde. Det slog sjældent fejl, hvad hun så i koppens bund. Da hun lå på sit dødsleje, var hun noget betænkelig ved denne overnaturlige evne. Ajs Pesen trøstede hende med, at det bestemt ikke kunne være nogen synd. Hun havde jo blot gjort folk en tjeneste.

Hanstholm omkring 1900

Den traditionelle livsform, de åbne både og de gamle fangstmetoder var endnu fremherskende, da man rundede århundredskiftet. 80 fiskere drev havfiskeri fra i alt 12 åbne havbåde og desuden 48 mindre både og pramme.

Søren Bjerregaard sammen med sin datter ved det lille fiskerbondebrug.

De havde i løbet af 1898/99 været i stand til at komme på havet i 91 dage og havde landet 6.700 torsk, 140.000 kuller, 800 rokker, 32.000 makreller og 1.402 hummere. Fangsten havde en samlet værdi af 20.812 kr.

Fiskerlejet ved Hanstholm var større end både Lild Strand, Klitmøller og Agger. Men kunne på ingen måde konkurrere med Vorupør/Stenbjerg, hvor der var 214 fiskere og en årlig fangst til en værdi af 130.726 kr.

Ufarligt var kystfiskeriet bestemt ikke. Inden for de sidste 10 år var 12 fiskere druknet ved Hanstholm.

Landingsmulighederne var betinget af sandbund. Blev kalkbunden blottet, eller kom der for mange hvide havsten, var det nødvendigt at flytte landingspladsen. De tunge både blev halet op med et håndspil. Når de skulle ud igen, måtte bådelavet – gerne hjulpet af andre – med forsigtighed løfte og skubbe bådene ned i havstokken. Var der hårdt vejr på vej, blev det nødvendigt – ofte midt om natten – at mødes nede ved bådene og hale dem et ekstra stykke ind på stranden. Der blev landet både i Helsvig og i Rosvig. Efterhånden blev Rosvig – især da Roshage-molen blev bygget – den foretrukne landingsplads. Her befandt sig også redningsstation, og her blev ishus og pakhuse opført. Længere henne på holmen var der landingspladser ved Baun, Febbersted og Vigsø.

Fiskerne var organiseret i bådelav med tre-fire medlemmer – alt efter bådens størrelse. Der var tale om et omfattende arbejdsfællesskab med betydelige sociale forpligtelser. De tilhørende familier var i høj grad en del af dette arbejdsfælleskab.

Det såkaldte 'bakkefiskeri' med kroge efter torsk og kuller var det dominerende. Det foregik især i efterårs- og forårsmånederne. I sommermånederne blev der drevet hummerfiskeri med udsætning af kranjer eller tejner. Der blev også fisket makrel med dørg. Det foregik i små både tæt på kysten.

Når det var havvejr, mødte fiskerne op ved båden meget tidligt, måske kl. fire om natten. I forvejen havde koner og børn derhjemme udført et stort

arbejde med at klargøre bakkerne med kroge, hvor der var påsat madding. I hver bakke kunne der være 600 kroge, og hver fisker mødte op med 4-5 bakker. Undertiden gik et par mand om natten ud med en robåd og fangede sild til agn. Så måtte koner og børn ned på stranden og påsætte madding, inden bådelavet kunne drage til havs.

Der blev roet, til båden var fri af kysten. Hvis vinden var til det, blev der så sat sejl. Ellers måtte de fire mand ombord fortsat slide ved årerne. Efter et par timers sejlads var man ude på revet, hvor man forventede, der var gode fangstmuligheder. Et blylod blev fundet frem og smurt med talg. Så prøvede man sig frem, indtil man fandt revet, hvor loddet ikke skulle ret meget i dybet, og hvor det samtidig havde ramt stenbund og derfor var uden sandkorn.

Det var en fordel at komme hurtigt ud på revet, så man frit kunne vælge placering. Efterhånden som det blev lyst, kunne man regne med, at op til en snes både lå og vippede ret tæt på hinanden, og dermed var muligheden for at vælge fiskeplads stærkt begrænset.

Udsætningen af linerne med kroge foregik så, medens båden blev roet af sted. Linerne, der samlet kunne være af flere kilometers længde, blev med mellemrum forsynet med bøjer med korkflåd og kontravægt.

Det kunne blive lidt hen på formiddagen, inden krogsætningen var gennemført , og først hen på eftermiddagen var det tid til at hente dem ind igen. I ventetiden kunne fiskerne så fordybe sig i de medbragte madtejner. Ellers var det bare med at holde sig i ro. Madtejnen kunne måske fungere som hovedpude til en lille lur. Lemmerne kunne godt være noget kolde og stive, når man igen skulle i gang med arbejdet.

Efter nogle timers forløb begyndte arbejdet med at hive fangsten ombord. Nu var det så ret afgørende, hvor langt der var mellem torskene, men også om strømmen havde sammenfiltret linerne eller måske ødelagt dem, så hele længder måtte efterlades i havet.

Under hjemturen sænkede mørket sig igen, og det blev svært at holde kon-

Sommeren er tid til vedligeholdelse af båden. Martinus Christensen ved Roshage, 1930.

Sommerstemning på landingspladsen ved Roshage før 1908. I midten Christen Harbo. Til højre 'skader', en rokkeart, til tørre.

Kvinderne er en uundværlig del af historien om Hanstholm. En sommersøndag i det fine tøj engang i 1920erne.

takt til de andre både, hvor små lygter i masterne lyste svagt. Til gengæld blev fyrets skarpe glimt stadigt stærkere.

Oftest måtte fiskerne belave sig på at blive drivvåde og få godt med vand ombord, når de løb båden ind på stranden. Men det gav trods alt varme i kroppen, når båden skulle slæbes op, og fangsten bæres op i pakhuset. Krogbakkerne tog hver fisker med hjem. Her skulle kone og børn så i gang med at udrede linerne og sætte madding på krogene, så de kunne være klar til næste morgen kl. fire. Efter en rigtig god dag på havet kunne der være op til 3.000 pund torsk, kuller, langer og helleflynder i en båd.

Mændene bar fisken hjem i deres rygkurve, og konerne flækkede og vaskede dem i vand, der blev hentet nede ved 'æ kjæll' med et åg, så der kunne bæres to spande ad gangen. Kun to steder, hos sognefogeden og hos strandfogeden, var der gravede brønde.

Fra midten af april og hele maj, hvor der var størst chance for tørt og ikke for varmt vejr, blev den fangede torsk flækket og hængt til tørre på ophæng, spændt ud på pæle, som var gravet ned i jorden. De kaldtes 'hjeller'.

Det var hyggeligt og oplivende for fiskerne efter en hård tørn på havet at komme hjem til en god varme. Selv om de fleste huse var i en dårlig forfatning. De var oftest bygget af cementsten, direkte på kalkbunden. Derfor var de klamme og fugtige, og holmboerne fyrede året rundt, også på grund af det rå og tågede klima. Som brændsel brugte man tørv, som man købte af bønderne i bytte for fisk, eller selv skar i klitheden. Gigten plagede rigtigt mange, og holmboerne gik året rundt klædt i uldtøj og hjemmevævet vadmel.

Skyggespil på en forladt landingsplads ved Roshage med ophalingsspil og hummertejner. 1905.

Den fisk, der ikke blev solgt til opkøbere eller afhændet på anden vis, blev brugt i fiskernes husholdninger. Anders Præstegaard, der med sine forældre flyttede fra Vorupør til Hanstholm i 1903, erindrer, at hver husstand helst skulle have et lispund – det er 16 pund eller 8 kilo – tørret torsk til brug om vinteren. Der gik 120 pund fersk torsk til et lispund tørfisk.

Chr. Bojsen, der også flyttede fra Vorupør til Hanstholm omkring århundredskiftet, giver dette signalement: "Vor meste føde var fisk. Om søndagen og til højtiderne ville vi jo gerne købe lidt kød, hvis der var penge til det. Når føden ikke skal blive for ensformig, så man bliver led ved det, må fisken varieres på mange måder – kogt, stegt, frikadeller, tørfisk og lignende, og det stiller ikke så små krav til husmødrene. I mine yngre dage samlede vi altid torskehovederne, der nu oftest bliver bortkastet, og så tørrede man dem på snore, og gemte dem til de sløje tider. Så spiste vi dem med kartofler og sovs til."

Engelsk storfiskeri

Danske fiskere var kun i stand til at hente et par procent af den mængde fisk, der blev fanget i Nordsøen. I Skagerrak var andelen lidt større, men alt i alt var det danske vestkystfiskeri en meget lille spiller i sammenligning med andre nationer – og især England havde en førerposition.

Oppe på Hanstholm Fyr fulgte fyrmester Chr. Heering opmærksomt med i alt, hvad der rørte sig på havet. Og han delte sin viden med en større of-

Chr. Heering, fyrmester på Hanstholm 1883-1903. Heering engagerede sig stærkt i kystfiskernes forhold og i udvikling af et storfiskeri efter engelsk forbillede.

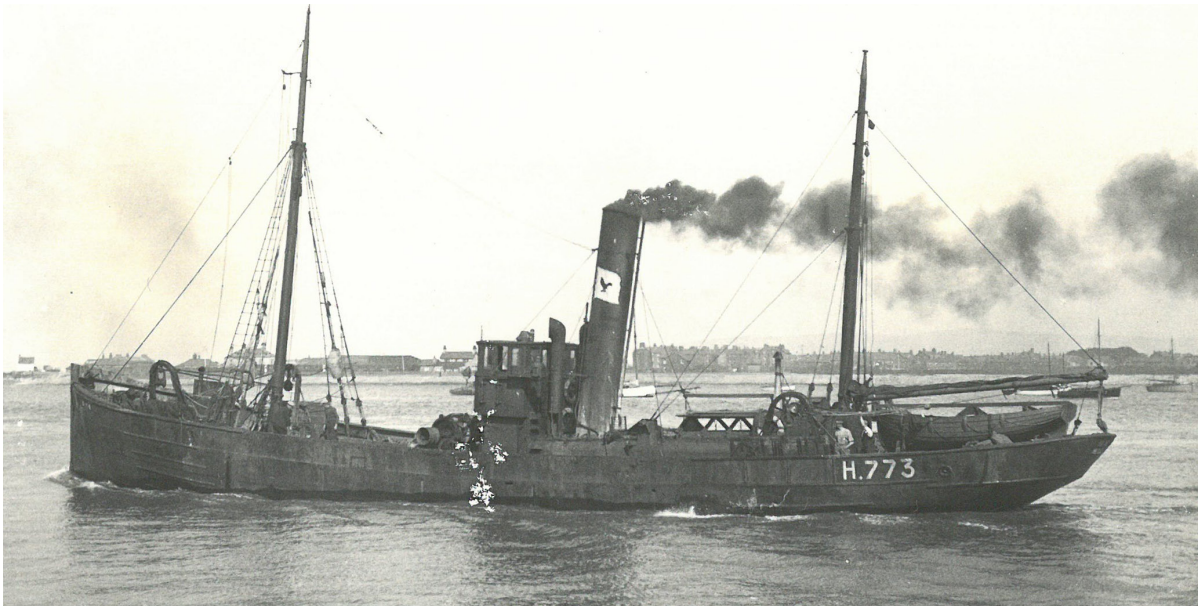
fentlighed. Han var ikke mindst en flittig leverandør af artikler til Dansk Fiskeritidende og til Thisted Amtsavis. I forbindelse med stormkatastroferne i 1893 og igen i 1899, hvor et stort antal vestkystfiskere druknede, havde han et trespaltet indlæg i Berlingske Tidende om behovet for at omorganisere det danske havfiskeri og i den forbindelse behovet for havne. I artiklen fra 1899 tog fyrmesteren sit udgangspunkt i en situation, hvor Vorupør-fiskerne nogle uger tidligere havde dristet sig til at sejle de 6-8 mil ud til Jyske Rev, der var en af Nordsøens bedste fiskepladser. I modsætning til Hanstholm-fiskerne havde Vorupør-folkene energi og vovemod til at gå så langt til havs. Mens de satte linerne, blev de overrasket af storm, mistede de fleste redskaber, og den ene af bådene var i overhængende fare for at forulykke men blev reddet ved at søge i læ af Hanstholm. Samtidig med dette drama observerede Heering 30-40 engelske fiskerdampere, der passerede forbi ved Hanstholm og drev fiskeri på Jyske Rev, ganske uanfægtet af stormen.

Heering brugte de to hændelser som argument for, at danske kapitalinteresser hurtigst muligt burde investere i en dansk flåde af sådanne fiskerdampere. Han så i den forbindelse gerne bygning af en ny vestkysthavn. En ny vestkysthavn ville være en fordel, men han forudså, det ville blive en meget kompliceret og langstrakt proces at bygge den, og den ville koste 'uberegnelige millioner'. Det havde dansk fiskeri efter fyrmesterens opfattelse ikke tid til at vente efter. Så fiskerne måtte i stedet fiske fra en fjernereliggende havn, og dermed vænne sig til at være væk fra hjemmet i længere tid ad gangen.

I 1882 kunne en kender af dansk fiskeri, Arthur Feddersen, konstatere, "at der alene fra Storbritannien årlig udsendes omkring 60.000 fiskere på Nordsøfiskeri, medens Frankrig, Belgien, Holland, Tyskland, Norge og Sverige tilsammen sender omkring 40.000 fiskere ud at fiske på dette hav. I dette store fiskeri deltager Danmark som bekendt så godt som ikke, thi Vestjyllands havfiskeri er mere eller mindre knyttet til kysten, og altså afhængig af, hvorvidt fisken står nær land eller ikke."

Chr. Heering interesserede sig meget for kystfiskernes forhold og var meget opmærksom på de danske fiskeres underlegenhed. Han var manden, der efter den store drukneulykke ved Vorupør i 1885 udviklede konceptet for de faresignalstationer, der i de følgende år blev stillet op ved mange af fiskerlejerne, og han agiterede ivrigt for brug af redningsbælter. I 1885 skrev han en artikel, der blev bragt både i Nationaltidende og i Dansk Fiskeritidende om et besøg på en engelsk smakke på 75 tons og en fem-mands besætning, hjemmehørende i Grimsby. Båden havde 7 tons is om bord. Han traf den, da den var et par døgns sejlads hjemmefra. I nærheden lå en flåde på 200-300 tilsvarende smakker og drev fiskeri. Der blev fisket udelukkende med trawl, og man havde et dampspil til indhalingen. Fiskene blev iset ned og kunne, når de blev landet to til tre uger senere, indbringe en god pris på markedet. Det ærgrede den gode fyrmester, at danskerne ikke byggede den slags skibe og dermed fik adgang til en passende andel af havets rigdomme.

Mellem 1850 og 1880 dominerede de engelske smakker Nordsøfiskeriet på Dogger Banke og langs den tyske og danske vestkyst. Med deres bomtrawl hentede de store mængder fisk op, som med de nye jernbaner blev fragtet fra Hull og Grimsby til de store engelske industribyer og især solgt som arbejdermad: fish'n'chips. Her betød det ikke så meget, at fisken havde været længe undervejs. Bare den var billig.



Den engelske fiskerdamper "Hull". Et af de fartøjer, de danske fiskere mødte i Nordsøen. (Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg).

I de følgende årtier opbyggede engelske storredere en omfattende flåde af damptrawlere med hjemsted i Grimsby og Hull. Damptrawlerne krævede store investeringer, og de var ejet af aktieselskaber med storkapital i ryggen. De ansatte fiskere havde meget dårlige vilkår, og fangstens kvalitet var lav. Fisken blev behandlet på en 'svinagtig måde', som det hed hos den kaptajn Sølling, der eksperimenterede med at opbygge et tilsvarende dansk trawlerfiskeri. Kaptajnen købte i 1887 sammen med et konsortium en lille damper, Dania, der blev udrustet til havfiskeri. Der blev igangsat forsøg med storfiskeri ved Island, men det var forbundet med uheld og store omkostninger, og forsøgene på at sejle i englændernes kølvand blev kort efter århundredskiftet opgivet igen.

Udrangerede engelske smakker blev i stort omfang solgt til svenske fiskere i Bohuslän. De var de traditionelle nordiske fiskerbåde teknologisk overlegne og gav inspiration til de dæksbåde, fiskere i Skagen og Frederikshavn begyndte at udvikle. Med de ny dæksbåde tog dansk havfiskeri en helt ny udvikling.

Dansk kutterrevolution

"Kuttere fra Frederikshavn og Esbjerg ligger ofte lige uden for vor dør og tager den ene ladning rødspætter efter den anden. Kunne vi med de både, vi har, på denne måde få vort fiskeri forøget, da ville det få stor betydning for de omliggende fiskerlejer (…)". Sådan hed det, da Vorupør Fiskercompagni i 1902 søgte ministeriet om tilskud til forsøg med en motorbåd.

Det danske havfiskeri tog et betydeligt teknologisk spring fremad i de sidste årtier af 1800-tallet. Men de traditionelle kystfiskere var langt hen ad vejen tilskuere til udviklingen.

Den dynamiske kraft udgik fra nord, nærmere bestemt Skagen og Frederikshavn. I 1860erne var skagboer, der sejlede fra Frederikshavn, begyndt at eksperimentere med større dæksbåde. Det blev en succes, der yderligere blev

Det store fiskedræt

Makrelfiskeriet hørte ligesom hummerfangst til sommerens aktiviteter.
28. juli 1915 oplevede holmboerne det største makrelfiskeri, der i mands minde havde fundet sted ved Hanstholm. Ved en voddragning blev der fanget 1.200 snese store makreller. En af fiskerne, G.W. Baatz skrev følgende beretning til Dansk Fiskeritidende:

"Fra den tidlige morgenstund indfandt de forskellige bådelav sig på fangststederne, så snart makrellen viste sig ved land. Terner og måger, der gerne er tilstede i hundredvis ved sådanne lejligheder, er i øvrigt gode vejledere, idet de skrigende krydser omkring over makrel- og sildestimerne og slår ned i disse for at bjerge sig et måltid af de lækre småfisk. En sådan rig fiskedag er en hel begivenhed. Fiskernes koner og børn valfarter til havet, dels for at iagttage fiskeriets gang, dels for at beværte deres mænd med kaffe. Dette fiskeri er i øvrigt ret anstrengende, idet hver vodarm er ca. 30 favne. Voddet hives op på stranden ved håndkraft. Så snart det er hevet på land, bliver makrellen opsamlet i kasser. Motorbådene piler så af sted for at aflevere fangsten i fiskehusene ved deres landingspladser. Fisken bliver så ispakket og sendt til udlandet af d'herrer eksportører J. Munk Madsen & Sønner, Vorupør og P. Taabbel & Co., Thisted".

forstærket, da man omkring 1880 begyndte at drive et omfattende rødspættefiskeri med det snurrevod, der tidligere var opfundet af limfjordsfiskeren Jens Laursen Væver. De nordjyske fiskere opbyggede en betragtelig kutterflåde med basis i Frederikshavn. Kombinationen af dæksbåd med indbygget dam, så fangsten kunne komme levende i land, og snurrevod skabte et nyt og langt mere rentabelt havfiskeri langs den jyske vestkyst, men det var uden for kystfiskernes rækkevidde, og de havde ikke plads til en dam i bådene.

Efterhånden nåede kutterne så langt, at det blev fordelagtigt at anvende Esbjerg, der ellers udelukkende var bygget som trafikhavn, til landing af de store rødspættefangster. Esbjerg Havn var blevet anlagt i slutningen af 1860erne som en havn, der især skulle betjene landbrugseksporten til det engelske marked. I kraft af jernbanen var mulighederne for eksport af fisk til især de tyske storbyer gode. I 1886 blev Esbjerg da også udbygget med en særlig fiskerihavn. I tiden op mod 1900 blev Esbjerg det nye dynamiske center for havfiskeriet. Samtidig begyndte man for alvor at eksperimentere med at forsyne bådene med lette petroleumsmotorer, såvel til fremdrift som til spil, når vod og garn skulle hales ind. I 1900 var der registreret 200 kuttere med motor. I 1910 var tallet 2000.

Kombinationen dæksbåd, der efterhånden blev standardiseret til den ret lette 'haj', snurrevod og motor skabte et dynamisk dansk havfiskeri, der i kraft af jernbanelinjerne kunne levere konsumfisk af høj kvalitet til de nye industribyer. Fiskeriet blev et erhverv, man for alvor kunne leve af. Beregninger viser, at kutterfiskerne omkring 1890 havde et indtægtsniveau på omkring 1.100 kr. om året, hvilket svarede til niveauet for en københavnsk faglært arbejder. Dermed var der også råd til investeringer i nye både og redskaber.

Overalt langs Vestkysten var det traditionelle fiskeri organiseret i bådelav. Med hensyn til graden af arbejdsfællesskab kunne der være betydelige variationer, men generelt var bådelavene familiebaserede, krævede hele familiens arbejdsindsats og rummede ganske omfattende sociale forpligtelser. Man hjalp hinanden i stort og småt.

Det er formentlig denne tradition for bådelav, der danner grundlag for det partsfiskeri, der blev helt dominerende i den nye danske kutterflåde. Fordelingen var typisk, at kutteren fik 50%, skipper fik 20%, bedstemand 15%, tredjemand 10% og drengen, der oftest var kok, 5%. De danske fiskere var dermed ikke lønarbejdere i egentlig forstand.

Den forbedrede indtjening med de ret små motordæksbåde og deres snurrevodfiskeri skabte de fornødne muligheder for opsparing. Hvor det engelske trawlerfiskeri baserede sig på storkapital og lønmodtagere, blev det danske kutterfiskeri baseret på selveje.

Men det ny succesfyldte fiskeri langt til havs krævede nødvendigvis havneanlæg med tilhørende auktions- og transportmuligheder. Og her var der langt fra Esbjerg til Skagen, der først fik havn efter århundredskiftet. De mange fiskerlejer langs Vestkysten med deres traditionelle kystnære fiskeri i åbne både og med noget, der mest lignede naturaløkonomi, fremstod mere og mere som gammelsamfund, overleveret fra en svunden tid.

Vorupør tager udfordringen op

Med stiftelsen af Vorupør Fiskercompagni i 1887 udviklede Vorupør sig til langt det største og mest dynamiske fiskerleje på Thys vestkyst. Udviklingen

Landingspladsen ved Vorupør ca. 1905. På dette tidspunkt er dæksbåde med motor ved at blive almindelige først i Vorupør og siden ved de andre fiskerlejer.

forløb samtidig med kutterrevolutionen og skal ses i sammenhæng med den. Et af vestkystfiskernes alvorligste handicaps var de lange og besværlige transportveje til større afsætningsmarkeder, og her var åbningen af Thybanen i 1883 en helt afgørende forudsætning for udviklingen i Vorupør. Når fisken blev landet ved aftenstid, blev den omgående pakket i kasser og kurve og transporteret de 15 kilometer til Sjørring Station, så den allerede kunne være i Hamborg den kommende dag.

Fiskerkompagniet, der var en udløber af den store vækkelse efter 1885, blev en både åndelig og timelig overbygning på de deltagende bådelav. Det var kun 'kendeligt vakte' fiskere, der kunne optages i kompagniet. I de første år blev fangsterne delt ligeligt, senere fandt man det klogt at moderere fællesskabet, så 2/3 af fangsten blev i det enkelte bådelav. Men den helt afgørende fornyelse var, at der blev en fælles platform for investering i både og redskaber og et fælles organ til afsætning af fangsten. Kravet om, at medlemmerne af kompagniet skulle 'kendelig være ven af Guds børns samfund', skabte en ny moderne arbejdsetik. Fiskerkompagniet blev 'i Guds navn' en ganske effektiv, eksportrettet produktionsvirksomhed under ledelse af forretningsføreren og skolelæreren Jens Munk-Poulsen.

Som i Hanstholm var bakkefiskeriet med 600 kroge i hver bakke den fremherskende metode. I en artikel i Dansk Fiskeritidende i 1907 berettes om en sejlads, hvor en båd fra Vorupør fisker på et rev 6-8 mil fra land. Bådelavet bestod af fem fiskere. Turen derud tog 3 ½ time, og der blev sat 10.000 kroge

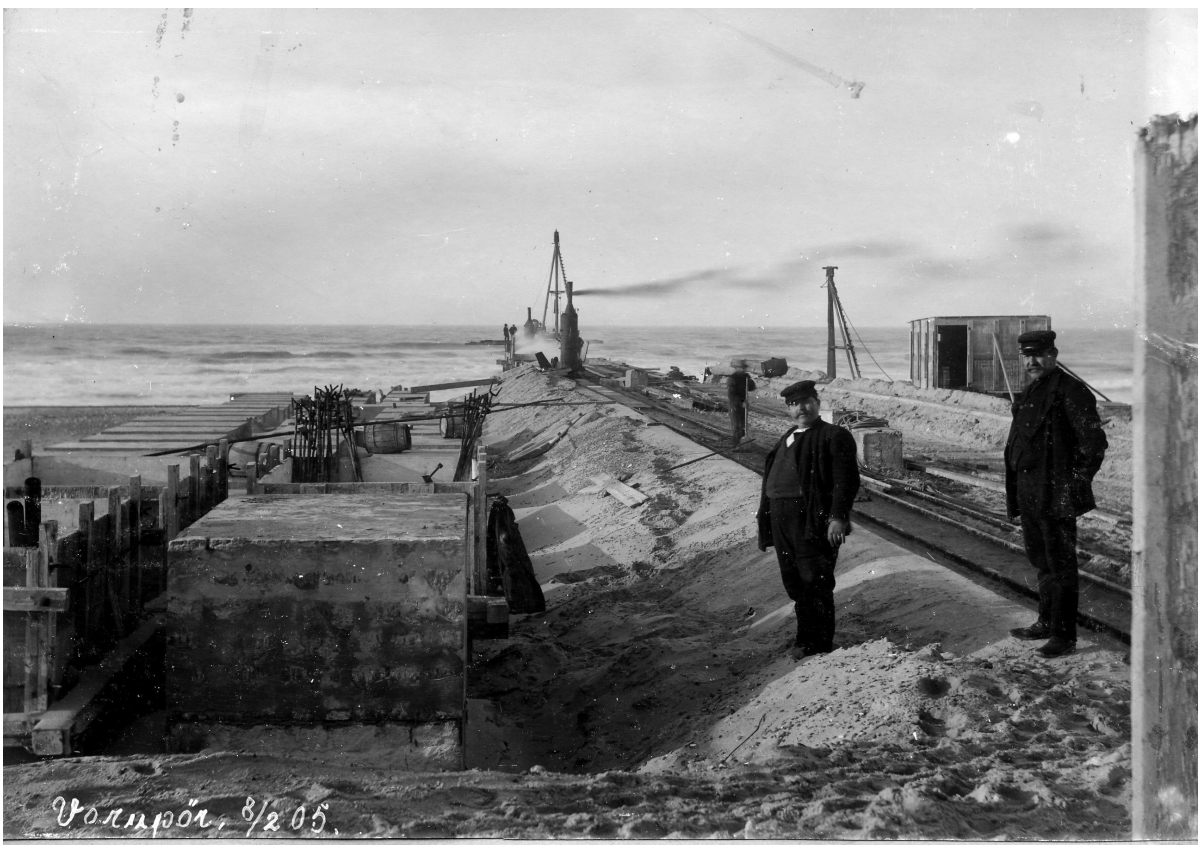
Skolelærer og forretningsfører for Fiskerkompagniet Jens Munk-Poulsen.

over en afstand af 1½ mil. Alt dette lyder ganske traditionelt, men der var sket afgørende forandringer. Båden havde motorkraft. Det betød, at den kunne nå væsentligt længere ud end de to mil, de gamle robåde havde været begrænset til. Samtidig tog krogsætningen nu kun halvanden time. Tidligere tog den fire timer. Med andre ord var der opnået en væsentlig større aktionsradius i løbet af en dag. Samtidig havde båden fået dæk. Det gav beskyttelse og kunne være helt afgørende for sikkerheden ved de vanskelige landinger på stranden.

Udvikling af en dæksbåd til landing direkte på stranden blev Vorupørs helt særlige bidrag til den fiskeriteknologiske udvikling. De alvorlige forlis og drukneulykker var en væsentlig drivkraft bag udviklingen af den ny båd-type. I 1893 søgte Fiskerkompagniets forretningsfører, Jens Munk-Poulsen, sammen med bådebygger Chr. Thomsen Indenrigsministeriet om en særlig bevilling til bygning af en dæksbåd til både sejl og årer. Trods store betænkeligheder – den var to tons tungere end de både, man var vant til - tog et af Fiskerkompagniets bådelav den i brug. Og det viste sig, at den havde afgørende fordele. Den nye dæksbåd blev så i de følgende år videreudviklet til motorbrug. I 1898 var der 28 dæksbåde på Thykysten, heraf 8 i Klitmøller men ingen i Hanstholm. Efterhånden blev også de gamle både overdækket med luger, og i 1911 kunne Munk-Poulsen konstatere, at med undtagelse af de små pramme fandtes der i Vorupør ikke længere fiskerbåde, der ikke var forsynet med både dæk og motor.

'Kutterrevolutionen' var på den måde også nået til kystfiskeriet, men med

Vorupørmolen under bygning i 1905. Den bidrog til at øge sikkerheden ved landing i uroligt vejr.



den alvorlige begrænsning, at fiskerne kun med vanskelighed kunne håndtere landsætningen af både på mere end fire tons. Alt foregik fortsat med håndkraft. Først i 1940 kom der et nyt gennembrud, da Vorupør opstillede det første elektriske ophalingsspil, konstrueret af kutterrederen og bjergningsentreprenøren Claus Sørensen, Esbjerg.

De vanskellige og farlige forhold ved landing nedsatte det årlige antal fiskedage betydeligt. I Vorupør blev der f.eks. fisket i 80 dage i 1890-91. Havde man været mindre afhængig af vejrforholdene, kunne man formentlig have fisket op til 40 dage mere i løbet af året. Den dyre løsning på problemet ville være en havn. Den lidt mere overkommelige løsning var en læmole.

Havnekommissionen af 1897 havde i sin betænkning peget på primært Klitmøller og sekundært Hanstholm som velegnede til en beskyttelsesmole.

Det vakte fortørnelse i Vorupør, og ikke mindst i kraft af Munk-Poulsens indsats lykkedes det at påvirke beslutningsprocessen, så loven i 1903 igangsatte bygning af havn i Skagen samt læmoler ved Hanstholm og Vorupør. Vorupørmolen var færdigbygget i 1911. Bygningen af molen ved Roshage var først afsluttet i 1915.

De indhøstede erfaringer med byggeriet af læmolerne – og de fordele, det gav både med hensyn til antal fiskedage og mindre risiko for tab af menneskeliv og redskaber ved landing – gav yderligere argumenter for bygning af en rigtig havn. Og Vorupør-fiskerne mente naturligvis, støttet af Dansk Fiskeriforening, at den skulle placeres ved den allerede opførte mole i Vorupør.

Den livsfarlige kyst

"Den største redningsaktion, jeg har været med til, var kort før vi i 1926 fik motorredningsbåd. Da bjergede vi hele besætningen på ikke mindre end 40 mand fra et strandet svensk motorskib, Oberon. Vi måtte ud en fire-fem gange, inden vi havde dem alle reddet. Det strandede skib blev stående og blev efterhånden slået i stykker af bølgerne". Sådan lød det, da den 60-årige Chr. A. Harbo blev interviewet til Thisted Amts Tidende i anledning af, at han i 40 år havde været redningsmand ved det, der officielt hed 'Hanstedholm Redningsstation'. Gennem de mange år havde Chr. A. Harbo været med til at redde 113 menneskeliv. De 112 med redningsbåd eller raketapparat. Den sidste var hans egen bådfælle, der under et fiskeri blev skyllet overbord af en brodsø.

Thys vestkyst var en af de farligste kyststrækninger i Europa. Derfor det potente fyr yderst på Hanstholmen med tilhørende tågesignaler. Antallet af strandinger var meget stort i sejlskibenes tid. Men langt op i 20. århundrede opstod der jævnligt situationer, hvor damp- eller motorskibe kom for tæt på land. Redningsstationen i Hanstholm blev oprettet allerede i 1851, året før loven om det statslige redningsvæsen blev gennemført. I alt blev der i de følgende 100 år reddet 283 mennesker, heraf 99 med raketapparat.

Chr. A. Harbo levede hele sit liv på holmen, kun afbrudt af værnepligt ved marinen i 1913 og den påtvungne evakuering 1943-1946. Hans far var Christen Christensen Harbo, men som alle andre på holmen blev han til daglig kaldt noget helt andet, nemlig 'Kræ Hvass'.

Chr. A. Harbo begyndte at fiske som 17-årig og blev bådmand i redningsvæsenet i 1914. I 1926 fik stationen motorredningsbåd og i 1934 blev Harbo

(Fortsættes side 50)

Hanstholm melder storm

Carl Johan Jørgensen er fotograf i Thisted. Straks han hører om strandingen ved Hanstholm, finder han det bedste udendørskamera frem, sikrer sig kørelejlighed, men må vente, indtil det værste uvejr er overstået. Først et par dage efter kommer han afsted. Der er flere biler på vejene end normalt, så nyheden om, at der er sket noget usædvanligt, har haft travlt i et Thy, der ellers har nok andet at tænke på. Uvejret har raset de seneste døgn.

Da fotografen endelig når ud til kysten, ser han og hans kamera skibet stå og hugge i strandkanten. På billedet fornemmer man stormen, der stadig pisker havet op, skumtoppe og sand flyver gennem luften. Folk har besvær med at holde på hat og briller. Der er en sær stemning af uvirkelighed over billedet og en rest af det drama, der har fundet sted.

Der er flere billeder i arkiverne af strandingen ved Hanstholm - en af de største - men Thisted-fotografens billede har også Roshagemolen med. Forventningerne til havnebyggeriet er store, men det skal vise sig, at det først er langt senere, havnen når realiteternes verden.

Og får en afgørende betydning for den moderne udvikling af Thy.

Men her - i 1934 - får molen en afgørende betydning for redningen af mandskab fra det strandede skib.

Datoen er 8. februar. Stormen har de seneste døgn ført til en forrygende blanding af hagl-, sne- og regnbyger. Himmel og hav går på det nærmeste i ét. Tage blæser af huse - det går bl.a. ud over Hotel Aalborg og Thisted Sygehus - gavle vælter, og i Sydthy løber flere møller løbsk. Flere skibe sættes på grund.

Skibet ved Hanstholm hedder "Tom", det er på 3.400 tons og fra Stockholm. Det er i ballast på vej hjem og med 20 mands besætning, der alle kommer i land.

I redningsvæsenets nøgterne årsberetning for 1934 er stranding og redning beskrevet:

"8. februar 1934 kl. 14.05 fik opsynsmanden ved redningsstation Hanstholm meddelelse om, at en østgående damper, der i øjeblikket befandt sig omtrent ud for havneanlægget, sandsynligvis snart ville strande. Vinden var i NV 10, meget svær sø, østgående strøm og stærkt højvande. Redningsmandskabet og transporthestene blev straks alarmeret og mødte ved stationen, hvor raketapparaterne blev læsset på vogne og transporteret ca. 500 meter vestpå til molen. Her var damperen imidlertid strandet. Den stod klods op ad læmolen ca. 70 meter fra land. Nogle tilstedeværende fiskere havde straks, da skibet strandede, set, at nogle ombordværende gjorde klar til at springe ned på molen, dette var imidlertid i højeste grad livsfarligt, da den ustandseligt overskylledes af brodsøer og næsten var begravet i søen på grund af højvandet. Med en trosse mellem sig søgte fiskerne ud på molen for at hindre de skibbrudne i at

vove springet. Man fik ved hjælp af en trosse forbindelse mellem skibet og folkene på molen, og de skibbrudne entrede fra borde og blev hjulpet i land", slutter den officielle rapport.

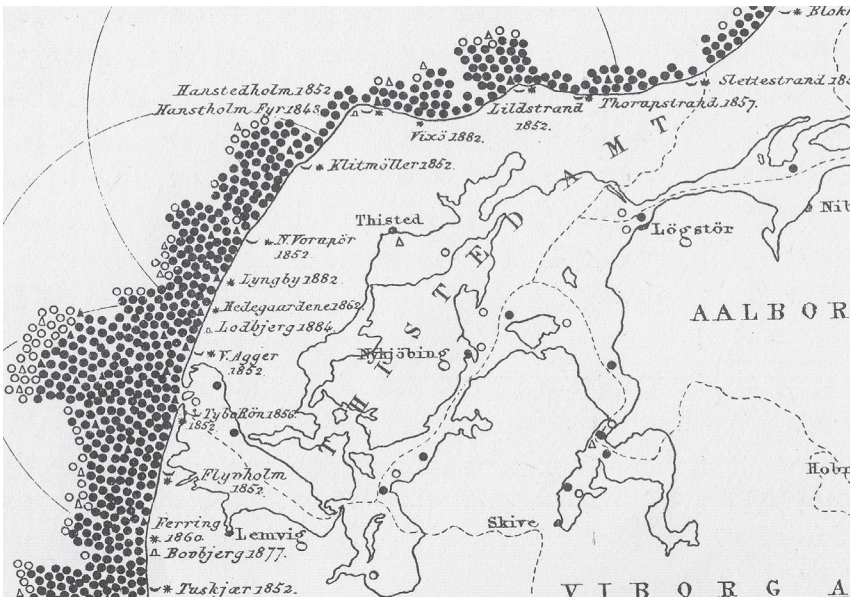
Ved højvande tre uger senere lykkedes det bjergningsselskabet Svitzer at slæbe det halvtomme skib fri og til Frederikshavn, hvorefter det efter en reparation kunne sejle hjem. Det var få skibe, der kom til at sejle igen efter en stranding på vestkysten. "Tom" var imidlertid sluppet heldigt. Efter stormen stod skibet halvt oppe på stranden. Et døgn havde den hugget mod molen. Det svenske skib mødte sin skæbne i form af en tysk torpedo under krigen, hvor skibet sejlede i krigskonvoj.

Ebbe Kløvedal Reich fortæller om strandingen og dagene, der fulgte i bogen 'Viljen til Hanstholm'.

"To dage efter stormen og redningen var det søndag, og de folk, de skibbrudne svenskere var blevet indlogeret hos, mente, at man burde gå i kirke. Men kaptajnen var ateist og hans besætning ikke den rene søndagsskole, så han mente ikke, at det var noget for dem. "Ja, hvis ikke molen og vi andre havde reddet jer", sagde en Hanstholmkone, "så var I ellers kommet i kirke - med fødderne først og båret af os andre".

Den kunne han ikke stikke, kaptajnen, så svenskerne gik i kirke. Præsten noterede senere med nogen stolthed, at kaptajnen sang med på "Vor Gud han er så fast en borg", så det rungede i stenvæggene, og folk drejede hovederne for at beundre ham.

Ifølge den lokale historie lagde kirkegængerne efter gudstjenesten og kaptajnens salmesang vejen forbi det strandede skib.



Strandinger på Thykysten. Den fremskudte Helshage skabte læ ved sydvestlige storme. Antallet af strandinger var væsentligt større længere nede ad Thykysten.

bådformand. I 1957 blev han opsynsmand og dermed den ansvarlige leder af redningsstationen.

Den værste redningsaktion oplevede han i januar 1940, da en tysk damper, Claus Rickmers, strandede under en voldsom snestorm ud for Baun Landingsplads. Efter flere timers anstrengelser måtte redningsbåden opgive at trænge gennem snetykningen, fordi båden blev overiset, og motoren blev standset af vand. Redningsbåden var selvlænsende, men på grund af isdannelser kunne vandet ikke slippe ud gennem ventilerne og stod højt i båden. Mandskabet måtte øse med fuld kraft med hænderne for at undgå, at båden skulle løbe fuld af vand. Flere gange krængede båden voldsomt. Formentlig var det luftpuderne på siderne, der reddede båden fra en kæntring, der havde

Kvinderne bag mændene - Marie Harbo

Marie Harbo, der var gift med fisker og redningsmand Chr. A. Harbo, stammede fra Næstrup. De blev gift i 1915 og købte et hus umiddelbart over for det sted, hvor der senere blev opført en fiskemelsfabrik. Huset var blandt dem, tyskerne udraderede, da de anlagde 'Festung Hansted'. Gennem 30erne drev Chr. A. Harbo og hans kone en landejendom i Gårdal, samtidig med, at fiskeriet tog til. Og det var ensbetydende med, at Marie Harbo måtte tage sin tørn på ejendommen, når manden var på havet. I 1940 afstod de ejendommen til sønnen, Arnold Harbo, og nåede netop at støbe fundamentet til et nyt hus på det sted, hvor ejendommen Molevej 22 nu ligger, da de sammen med alle andre hanstedboer blev fordrevet af tyskerne. Efter et ophold i Febbersted slog familien sig ned i Lildstrand, så Chr. A. Harbo kunne fortsætte fiskeriet. I 1946 flyttede de ind i ejendommen Molevej 46 i Hanstholm.

Redningsmænd klar til aktion. Chr. A. Harbo (til venstre) aktiv ved Handstedholm Redningsstation i mere end 50 år - og med til at redde 113 skibbrudne. Anders Præstegaard var aktiv i 30 år og medvirkede til redning af 45.

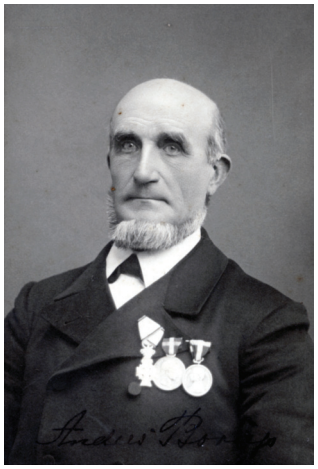
været katastrofal for mandskabet. Alle 12 mand var i olietøj men blev gennemblødte til skindet. Da vandet hurtigt frøs til is, var redningsmændene i bogstaveligste forstand stivfrosne.

Også forsøg den følgende morgen på at nå ud med raketapparatet mislykkedes. Op ad dagen kom højvande den strandede damper til hjælp, og den kunne ved egen skruekraft sejle væk. Der herskede en del mystik omkring damperen, hvis mandskab man ikke kom i kontakt med. Formentlig var den optaget af at slippe gennem den allierede blokade hjem til Tyskland.

Da Hanstholm efter tysk ordre blev evakueret i vinteren 1943, blev redningsstationen lukket, og bygningen revet ned. Mandskabet sejlede redningsbåden til

Kvinderne bag mændene - Petrine Præstegaard

Petrine Præstegaard var gift med strandfoged og redningsmand Anders Præstegaard. I avisen blev hun karakteriseret som "en af Hanstholms markante personligheder". Havets brusen må have været en af de første lyde, "den kendte og stovte" strandfoged og redningsmand Anders Borups datter Petrine hørte, da hun kom til verden i den for længst nedrevne ejendom Nørby tæt ved skrænten. Ser man bort fra et kort mellemspil som medhjælp i et københavnsk hjem, havde Petrine Præstegaard tilbragt al sin tid i Hanstholm. Hun førte i nogle år hus for faderen, siden blev hun gift med Anders Præstegaard, og de fik deres hjem tæt på redningsstationen. Og som alle andre måtte de lade sig evakuere - for dem blev det til Nr. Vorupør. Da Hanstholms beboere kunne vende tilbage, var der intet spor af Anders og Petrine Præstegaards hjem. Det var blevet offer for tyskernes fæstningsanlæg. Efterhånden som Anders Præstegaards offentlige arbejde tog til – han var i mange år fiskernes formand og sad i menighedsrådet – voksede antallet af hjemmets gæster, og de lærte Petrine Præstegaard at kende "ikke blot som en dygtig husmoder, men også en gæstfri kvinde".



Anders Jensen Borup. Højt respekteret og dekoreret opsynsmand 1879-1914.

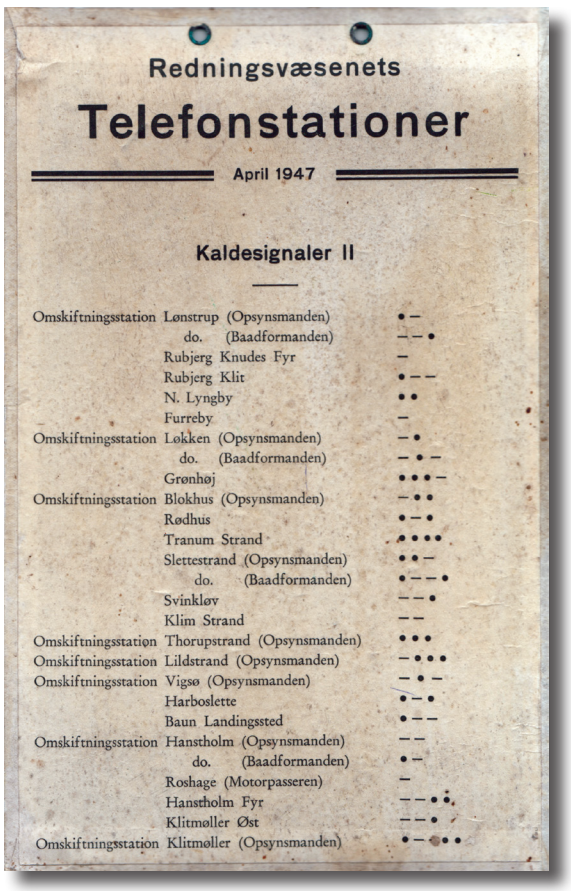
København. På grund af is i Limfjorden måtte de nord om Skagen. I februar 1946 hentede bådmændene deres båd hjem igen til det genopførte redningshus.

Alle redningsstationens aktiviteter, både redningsforsøg og øvelser, blev omhyggeligt refereret i stationens protokol og rapporteret til Det Nørrejydske Redningsvæsen. Her kan man også se, at redningsbåden ikke alene kunne redde strandede søfolks liv. Den kunne i høj grad bidrage til at betrygge fiskernes landing, når der uventet rejste sig storm, medens de var på havet. Det skete f.eks. 14. januar 1922. Der opstod meget svær brodsø på revlerne, medens fem motorfiskerbåde var på havet. Det nødvendige mandskab og fem par transportheste blev samlet. Båden blev roet ud mellem anden og tredje revle og ventede her, til alle fem både var landet ved egen hjælp. Hele aktionen varede fire timer. Ikke noget specielt dramatisk tilfælde men udtryk for et beredskab, der gjorde livet lidt mere trygt for fiskerne og deres familier.

Det var et ærefuldt hverv at være bådmand. Ofte gik det i arv fra far til søn, og de fleste fastholdt hvervet gennem en lang årrække. Opsynsmanden, der var den daglige leder af redningsstationen, var en særdeles agtet mand i fiskersamfundet. Gennem en lang årrække fra 1879 til 1914 var Anders Jensen Borup opsynsmand. Han blev efterfulgt af Chr. Nielsen, der virkede til 1934. Derefter fulgte Jens Bjerregaard Pedersen. Redningsstationens sidste opsynsmand blev så Chr. A. Harbo fra 1957.

Tjenesten ved redningsstationen var lønnet. Det fremgår af protokollen, at for aktionen i januar 1922 fik hver af bådmændene 20 kr. Opsynsmanden fik det samme, og de bønder, der havde leveret hestene fik 18 kr. pr. spand. Ved øvelser og ved 'forgæves møde', når bådmændene blot holdt sig i beredskab på stranden, var honoreringen noget lavere.

Ringesignaler til de enkelte stationer.



Redningsvæsenets

Telefonstationer

April 1947

Kaldesignaler II

Omskiftningsstation	Lønstrup (Opsynsmanden)	•–
	do. (Baadformanden)	––•
	Rubjerg Knudes Fyr	–
	Rubjerg Klit	•––
	N. Lyngby	••
	Furreby	–
Omskiftningsstation	Løkken (Opsynsmanden)	–•
	do. (Baadformanden)	–•–
	Grønhøj	•••–
Omskiftningsstation	Blokhus (Opsynsmanden)	–••
	Rødhus	•–•
	Tranum Strand	••••
	Slettestrand (Opsynsmanden)	••–
	do. (Baadformanden)	•––•
	Svinkløv	––•
	Klim Strand	––
Omskiftningsstation	Thorupstrand (Opsynsmanden)	•••
Omskiftningsstation	Lildstrand (Opsynsmanden)	–•••
Omskiftningsstation	Vigsø (Opsynsmanden)	–•–
	Harboslette	•–•
	Baun Landingssted	•––
Omskiftningsstation	Hanstholm (Opsynsmanden)	––
	do. (Baadformanden)	•–
	Roshage (Motorpasseren)	–
	Hanstholm Fyr	––••
	Klitmøller Øst	––•
Omskiftningsstation	Klitmøller (Opsynsmanden)	•–•••

De mange strandinger - og især de store katastrofer med et stort antal druknede - vakte i de sidste årtier af 1800-tallet stor opmærksomhed i den danske offentlighed og blev derved en væsentlig forudsætning for debatten om anlæg af havne på Vestkysten.

Stormkatastrofer og heltmodige redningsaktioner var forsidestof i den stærkt voksende trykte presse. Drukneulykken ved Vorupør i 1885, hvor 12 fiskere omkom, gjorde indtryk. Men allerstørst virkning havde den katastrofe, der indtraf, da en voldsom og uventet storm rejste sig 21. november 1893. 49 fiskere druknede, heraf 28 ved Harboøre og 13 ved Agger. Ved Klitmøller druknede syv, medens Vorupør denne gang 'slap' med kun én druknet fisker.

Der blev foranstaltet store indsamlinger, hvor kongefamilien gik i spidsen. Alle københavneraviserne sendte korrespondenter til begravelsen i Harboøre, hvor sognets tidligere præst, den indremissionske pastor

Redningsstationens bådmænd klar til øvelse ca. 1900.

Carl Moe, holdt en skarp tale med brod mod de ikke omvendte og mod de københavnske journalister.

Novemberkatastrofen i 1893 var den begivenhed, der satte Fiskerkompagniet i Vorupør i gang med udvikling af dæksbåde. Og det var den, der for alvor satte havnesagen på dagsordenen i den offentlige debat og førte til nedsættelse af en kommission i 1897.

Nye vilkår

"Selv ud til denne øde kyst er det hvide lys, elektriciteten, nu nået. Over fiskerlejet lyser høje standere, og mellem de optrukne bådes stævne glimter det muntert og stærkt fra hytternes ruder; i en blå aften minder billedet såmænd om Italien". Sådan oplevede forfatteren Jacob Paludan gensynet med Hanstholm i 1928.

Da var ingeniør Fibigers havnebyggeri kommet godt i gang, og den store byggeplads med de kraftige tømmerkonstruktioner og bjerge af ral har fyldt meget i både datidens og eftertidens billede af Hanstholm. Men uanfægtet af denne fremtidsrettede virksomhed med tilhørende drømme fortsatte det traditionelle fiskerleje sit liv. Også her kunne man – om end på en mere stilfærdig måde - spore udvikling og vækst. Men i høj grad på traditionens grundlag.

"En af Vestkystens betydeligste fiskepladser". Sådan blev Hanstholm omtalt i Dansk Fiskeristat fra 1935. De 12 åbne havbåde ved århundredskiftet var blevet til 18 dæksbåde, de fleste på omkring fire tons, enkelte op til syv-otte tons. Alle naturligvis med motor. Og så har der desuden været et større antal pramme og mindre både.

Hansted Fiskeriforening blev dannet i 1901. Da den året efter tilsluttede sig Dansk Fiskeriforening, var det med 53 medlemmer. Da foreningen i 1934 fulgte en række andre af vestkystens fiskeriforeninger over i Vestjysk Fiskeriforening, var det med 77 medlemmer.

Desuden havde de østlige landingspladser ved Baun, Hamborg, Febbersted og Vigsø i 1905 dannet Baun Fiskeriforening. Den havde 60 medlemmer.

Det gamle fisker-bonde samfund var ved at udvikle et egentligt fiskerierhverv, stimuleret af de nye og bedre bådtyper, der havde større aktionsradius og bedre lasteevne, og af de gode afsætningsvilkår i årene op mod og specielt under Første Verdenskrig. I 1934 blev der landet 500.000 kg fisk til en værdi af 200.000 kr.

Navne som Bjerregaard, Harbo, Yws og Brix vidner om, at det fortsat var de gamle slægter på holmen, der drev fiskeri. Men der var også tilflyttede fiskere fra Stenbjerg, Vangså og Vorupør, f.eks. Anton Jensen og Anders Præstegaard, der måske nok gennem mange år blev betragtet som lidt fremmede, men samtidig blev toneangivende personer i det lille samfund.

Anders Præstegaard fortæller, at det egentlig var sommerens hummerfiskeri, der fik familien til at flytte fra Vorupør til Hanstholm. Der var efterhånden for lidt stenbund, hvor hummeren færdes, ved Vorupør til de mange fiskere. Så flere og flere begyndte om sommeren at søge op til den store kalkbund ved Hanstholm. Og så fandt man ud af, at man lige så godt kunne flytte hele familien derop. Derfor købte Anders Præstegaards forældre i 1902 en grund lidt nord for fyret, hvor de byggede hus.

De efterfølgende år flyttede fire andre familier fra Vorupør til Hanstholm. De dannede et bådelav, der i 1904 anskaffede sig den første motorbåd på holmen. "Nu kunne de komme helt ud på revet, når vejret var til det. Det var noget helt andet end at slide ved årerne", erindrer Anders Præstegaard. De første motorbåde var spidsgattede, nærmest sjægtagtige. Senere gik man over til spejlbyggede både med hjertespejl agter, større bredde og seks-syv hestes motor.

Med Første Verdenskrig rykkede den store historie tæt på. Der blev helt usædvanlige gode priser på fisk, ca. en krone pr. pund. Det var langt mere, end fiskerne var vant til. Til gengæld var det ikke uden fare at fiske, især om natten, da der drev en del hornminer omkring. Anders Præstegaard erindrer

Et bådelav af tilflyttere fra Vorupør, 1917. På dækket Anton Jensen og Anders Præstegaard. Foran båden (fra venstre): Petrine og Else Præstegaard, Mads Præstegaard og Marie Jensen

Under krigen 1914-18 havde fiskerbådene påbud om at føre dansk flag.

en situation, hvor en mine strøg lige forbi siden af båden: "jeg tror hjertet holdt op med at slå, til minen var sejlet agterud. Den havde været så nær, at kroglinen hængte mellem hornene på den, da vi senere trak krogene ind. Vi kappede linen på begge sider af den".

Et par dage efter det store søslag ved Jyske Rev i maj 1916 måtte Hanstholmfiskerne opgive at sætte kroge, da de kom til en strømsamling, hvor der flød omkomne fra slaget sammen med inventar fra sunkne skibe og andet vraggods.

Peder Chr. Pedersen Bjerregaard var en omhyggelig mand, der i en årrække førte detaljeret regnskab over sit fiskeri. Dette regnskab er bevaret og tillader et sjældent kig ind i et bådelavs fiskeri.

Peder Bjerregaard blev født i 1887 på et lille bondefiskerbrug og var søn af fisker Søren Pedersen Bjerregaard. Hans lidt yngre bror, Søren Bjerregaard, drog som ung hjemmefra, blev navigatøruddannet og var i en lang årrække kaptajn i A. P. Møllers rederi. Søren Bjerregaard har senere i et interview givet følgende karakteristik af barndomshjemmet: "Min barndoms Hanstholm findes dog ikke mere … Mit hjem lå vest for fyret, og det var som alle de øvrige ikke just fattigt, men beskedent. Man levede af kombineret landbrug og fiskeri. Normalt havde man én eller to køer, et par grise og en halv snes får, der indtil sneen kom, passede sig selv ude i klitten. Det nødvendige forbrug af kontanter var ringe".

Peder Bjerregaards optegnelser omfatter årene fra 1916 til 1935. I disse år fiskede han med båden 'Heimdal', der havde Søren Andersen som skipper. Det var en båd på 4,8 tons. De øvrige medlemmer af bådelavet var Henrik Nanning Pronk og Peder Andersen Grønkjær. Senere aflagde både Peder Bjerregaard og Peder Grønkjær skippereksamen. I 1935 står de begge opført som skippere på 'Nordsøen', en kutter på 6,4 tons. Peder Bjerregaard var også bådmand ved redningsvæsenet og medlem af bjergelavet.

Fangsten bestod i overvejende grad af torsk og kuller, suppleret fra tid til anden med sej, lange, makrel og sild. I de sidste par år dukkede der også rødspætter op i den landede fangst. Der har efter alt at dømme været tale om krogfiskeri på liner. I hvert fald har Peder Bjerregaard i 1917 anført køb af madding – især muslinger, men også forskelligt slagteaffald – for 1.287 kr.

Der blev fisket hele året men med en klar tendens til, at efterårsmånederne

- især oktober-november - og forårsmånederne marts til maj har haft de fleste fiskedage. Det er næsten samme årlige rytme som Aagaard beskrev omkring 1800. Det samlede antal fiskedage kunne svinge ganske meget fra år til år. Med 126 dage var 1916 et helt usædvanligt godt år. I 1922 var antallet helt nede på 54 fiskedage, men ellers svingede det omkring 75-95.

Kystfiskerens muligheder var fortsat begrænset af den dagsorden, havet og vejrliget satte.

Tilsyneladende har 1916 også med hensyn til indtjening været et helt usædvanligt år. I hvert fald indbragte den landede fangst dette år 46.000 kr. Det er dobbelt så meget som de følgende år, og i 1921 var indtægten helt nede på 14.000 kr. Helt galt gik det i begyndelsen af 1930erne. Da var den bogførte årlige indtægt kun på mellem 5.000 og 8.000 kr. Hele fiskerierhvervet var hårdt ramt af 1930ernes krise, hvor adgangen til de traditionelle eksportmarkeder blev lukket. Og det kunne altså også mærkes i Hanstholm.

I årene fra 1904 til 1915 blev der bygget læmole ved Roshage.

I en indberetning fra fiskeriforeningens bestyrelse til Dansk Fiskeritidende blev der udtrykt tilfredshed med molens virkning: "Det viser sig dagligt, at den skaber læ og gør udmærket nytte (…) De fleste af motorbådene har nu flyttet deres landingsplads til østsiden af molen, hvilket forhåbentlig bliver permanent, idet selve landingen er så god, som den kan forventes at blive, da der er rigelig dybt indtil stranden".

På lidt længere sigt skabte molen imidlertid en del besvær og utilfredshed. Anders Præstegaard erindrer, hvordan der blev opkastet store mængder grus på molens vestside. Der var konstrueret en åbning i molen ind mod stranden, så materialerne kunne transporteres igennem. Det betød imidlertid, at havet åd sig ind ved landingspladsen, så det blev vanskeligt at sætte bådene ud. Desuden blev der ofte aflejret store mængder sten på landingspladsen. En aflejring, som havnebyggeriets langtrækkende mole ved Helshage bidrog aktivt til. For at modvirke denne ændring, blev der både ved Vorupør og ved Hanstholm bygget et høfdeanlæg øst for molen. Den store samling af sten gjorde det meget vanskeligt at slæbe bådene op på stranden samtidig med at det sled alvorligt på dem.

I det hele taget var det tunge slæb med ophalingen af bådene bestemt ikke blevet mindre med årene. De motoriserede dæksbåde vejede oftest fire – syv tons, men ophalingen og udsætning forgik fortsat på den traditionelle måde med håndtrukne spil. Det har været et særdeles hårdt og farligt arbejde for bådelavet at bakse med kuttere, der var langt tungere end ældre tiders havbåde. Jens Nicolaj Christensen, der var ansat ved havnebyggeriet i 1930erne, kan levere en levende førstehåndsberetning om dette arbejde:

"Selve ophalingen af bådene var et meget hårdt arbejde, selv om det foregik ved hjælp af håndspil med god udveksling og håndsving i begge sider, så evt. fire mand kunne deltage i betjeningen af selve spillet. Bådene blev i en ret vinkel sejlet ind mod stranden, hvor ophalingen skulle foregå. Var havet uroligt, og det var det almindelige, gjaldt det om hurtigst muligt at få hold på båden ved hjælp af ophalewire og spil. En af fiskerne stod altid i bådens stævn, parat til at springe i land, når båden tørnede. De andre fulgte hurtigt efter. Så skulle båden med sin jernskinnebeslåede køl trækkes op på første rulle og holdes i balance, så den ikke lagde sig om på siden. Rulle efter rulle blev lagt under, alt mens båden skred fremad, men det var et umenneskeligt

og farligt arbejde at holde båden i balance, ofte var der kun én mand om det, fordi de tre andre – sædvanligvis var der fire mands besætning på de store motorbåde – havde mere end besvær nok med at lægge kræfter i spillet, så båden kunne slæbes op gennem strandens sand og op på rullerne. Med ryggen mod båden, en arm lagt over rælingen og fødderne stemt mod og ned i sandet stod den ene mand så og balancerede med båden og dens last på ryggen: et øjebliks uopmærksomhed eller fejlføling, og manden kunne ligge lemlæstet for livet under båden. Det var jo ikke et job i magsvejr, oftest gik der søer op over og ind mod båden og manden under den begyndende ophaling. Mange ulykker skete, så mænd kom til at gå rundt med invaliditet for livet, hvis de var sluppet med det.

Under landing i hårdt vejr opstod der mange farlige situationer på den åbne kyst. Båden kunne af brydende søer blive tværet på tværs af stranden og komme til at ligge på siden. Så forestod der en anstrengende kamp med havet for at fravriste det dets nedlagte bytte. Det siger sig selv, at sådanne forhold sled meget stærkt på bådenes sider og bund. Altid lige ind på stranden og så slæberi gennem det skarpe strandsand, i værste tilfælde gennem grus og sten, der kunne rive bunden op på en båd.

Udsætningen af bådene foregik på lignende vis, dog var dette foretagende noget lettere, der kunne være to-tre mand til at støtte båden, idet de samtidig sørgede for at få en rulle slæbt agter, når båden var gledet fri af den foran.

Postkort, som sommergæster kan sende til familie og venner. I baggrunden den store kran til bygning af Roshagemolen. Ca. 1910.

På spillet skulle der bare fires af. Bådene blev søsat med agterenden ud mod havet. Når båden gled af sidste rulle var motoren startet, så skruen kunne slås til og trække udefter. Motorpasseren var allerede ombord, og så var det for de tre andre om at komme ombord. Som regel var de til sidst et stykke ude i havet, så de lange søstøvler knap nok slog til. Pudsigt var det at se, at disse tunge og sindige fiskere svang sig ombord med utrolig hurtighed og kattesmidighed", slutter J. N. Christensen sin beretning.

Om aftenen kunne man på Molevej høre trillebørhjulenes knirken og knagen, når bakkerne med kroglinerne blev kørt op til husene, ofte et arbejde for halvstore drenge. Den landede fisk blev transporteret i rygkurve op i fiskepakhuset, hvor sortering, rensning og pakning foregik. Fiskeopkøbere tog sig så af den videre transport af fiskene.

Især i sommermånederne blev der også drevet et givtigt hummerfiskeri. Det foregik især på kalkbund tæt på kysten med brug af de særlige hummertejner, markeret med glaskugler. Her brugte man ofte de små pramme, der lå på stranden i et større antal.

I det hele taget blev de små joller og pramme ofte brugt, når vejret eller årstiden ikke var til at sejle ud med de store dæksbåde. Det var på et sådant kystnært fiskeri med en jolle, at Christen Christensen Harbo druknede i januar 1909.

Selv om man nu havde motoriserede dæksbåde, var kystfiskeriet fortsat særdeles afhængig af vejrliget. J. N. Christensen beretter:

"Altid skulle fiskerne være parate til at tage på havet, men det kunne tit ske, at det kun blev til en morgentur til havet, der gav besked om, at i dag var det ikke sindet at lægge an på havvejr. Iført olietøj og træskostøvler og med bedede kroge stod fiskerne mangen morgen på stranden ved deres både og diskuterede i kolde og mørke morgentimer, om det var vejr til at gå til havs i. Resultatet kunne blive, at bådene blev sat i vandet og

Det klassiske ophalingsspil var i brug til Hanstholm Havn blev åbnet. Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

stod udefter, men lige så ofte skete det, at der gik opløsning i en klynge diskuterende fiskere med det resultat, at de bedede kroge, der var stuvet ombord i deres både, blev hentet frem og båret op i fiskepakhuset, olietøj og træskostøvler hængt til side, og så gik det hjemad med rygkurv på ryggen og den fyldte madtejne i god behold".

Landingspladsen øst for Roshagemolen blev efterhånden præget af det kommercialiserede fiskeri. Der blev i 1916 opført et ishus, gravet dybt ned i jorden, hvor til fiskerne i vintermånederne leverede isblokke, der så blev brugt så længe, de kunne holde sig hen gennem foråret. Der blev ligeledes opført fiskepakhuse, hvor fiskene blev sorteret, og hvor opkøberne mødte op. Og bådelavene fik redskabsskure, så de ikke skulle slæbe alt op til husene. Og så var det jo her, redningsstationen var. Længere henne på holmen var der så landingspladserne ved Baun, Hamborg, Febbersted og ved Vigsø.

Med den tyske besættelse af Danmark i april 1940 fik holmboerne endnu engang den store historie ubehageligt tæt på. Fiskerne ved Roshage fortsatte deres virksomhed også efter 9. april 1940, indtil det hele fik en brat ende med evakueringen af Hanstholm i vinteren 1943. Men fiskerne var indtil da ikke uberørt af besættelsesmagten. De måtte ikke sejle ud, før det blev lyst, og de skulle være hjemme igen før mørkets frembrud. Kom de ind i det forbudte mineområde, risikerede de at få skud for boven. Uheldigvis rummede det minerede område nogle af de rigtigt gode fiskepladser.

Det irriterede også fiskerne ret meget, at de om morgenen skulle vente på den tyske opsynsmand, der kom for at tælle bådene, inden de fik lov at gå ud. På et tidspunkt klagede de til den tyske kommandant over opsynsmandens langsommelighed. Det hjalp.

Men med det tyske krav om evakuering af hele Hanstholm var det definitivt slut. Et bådelav drog til Klitmøller, et til Hamborg i Ræhr, et til Thorup Strand, to til Lild Strand, og 11 bådelav sejlede til Hirtshals. Her oplevede de så fordelene ved den havn, de gennem årtier forgæves havde ventet på ved Hanstholm. Kun to af familierne, der bosatte sig i Hirtshals, vendte tilbage til Hanstholm i årene efter befrielsen.

Kystfiskeriet fra Hanstholm kom sig aldrig rigtigt efter det brutale knæk i 1943. I foråret 1946 fik man lov at vende tilbage til holmen. Som Anders Præstegaard erindrer det: "Vi skulle begynde fra bunden af nede ved landingspladsen. Alt var fjernet. Redningshuset, som havde været oplagret i Ræhr, blev sat på sin sokkel igen". Sammen med Chr. A. Harbo og Christian Førby hentede han redningsbåden hjem fra Orlogsværftet. "Marie, Moster Hvas, havde kaffebord parat i redningshuset, så det var festligt". "Moster Hvas" var Chr. A. Harbos hustru.

Nu kunne man sådan set vende tilbage til de gode gamle dage. Men de veletablerede fiskere i Hirtshals havde ikke lyst til at vende tilbage til kystfiskeriets slid og slæb. Og de unge søgte væk, da drømmen om havn i årene efter Anden Verdenskrig blev mere og mere anstrengt.

I begyndelsen af 1950erne var der kun seks både og 19 aktive fiskere tilbage.

På trods af alle udsigter kom havnebyggeriet så alligevel i gang i 1961, og seks år senere kunne de få tilbageblevne Hanstholmfiskere så lægge til kaj i egen havn. Rosvig landingsplads historie var endegyldig afsluttet. Redningsstation og pakhuse forsvandt og blev – som monument over en helt ny tid – erstattet af en fiskemelsfabrik.

Et fiskerleje på vestkysten.

Og solen går sin gang

Havet sletter alle spor. Og solen går sin gang. Falmer med tiden alt til ukendelighed, der var gemt til eftertiden. Se nu billedet. Eller rettere – dét af billedet, som ikke længere er der!

En båd og fem Hanstholm-fiskere anno 1915. Billedet har hængt på væggen hos familien Grønkjær med navne på fiskerne sirligt noteret nedenunder, så længe en af efterkommerne, Tage Grønkjær, Klitmøller, kan huske.

Men da familien i 2012 havde brug for navnene – ja, så var der kun selve billedet tilbage. Heldigvis da for det.

"Billedet har fulgt os livet igennem, sidst var det hos min mor på plejehjemmet, og vi var så vant til det, at vi ikke lagde mærke til, at navnene lidt efter lidt blev visket ud af solens gang, for vi vidste jo, at de var der," fortæller tidligere fisker og indremissionær Tage Grønkjær.

"Men så meget ved vi da, at det er min morfar Laurits Søe (Pedersen), der sidder bagest til højre".

Fiskerne har taget opstilling foran og i båden, anledningen er ukendt, men helt tilfældigt har det ikke været.

Det er en af de nye både med motor, der gav fiskerne adgang til nye fiskepladser længere ude på havet og dermed nye muligheder for det lille fiskersamfund.

"Vi havde ikke redningsbælter på, og ingen af os kunne svømme …" Sådan fortæller Laurits Søe (Pedersen) bagest til højre på fiskerbåden om en kæntring på Vesterhavet, han overlevede i 1905. Billedet er fra 1915 og beretningen om den dramatiske kæntring fra midten af 1950erne.

De tog tidligt ud om morgenen og var med motorkraften fremme i løbet af et par timer, kroge blev sat ud og taget op efter en times forløb, hvorefter det gik hjemad.

Hvis vinden var med dem, blev der sat sejl, så der kunne spares på den dyre petroleum, og de kunne komme længere ud på havet og måske til endnu givtigere fiskepladser. Dagens fangst var under normale forhold op til tusind pund torsk og kuller - på gode dage betydeligt mere. Når fangsten kom i land, blev den hurtigt sendt videre til Thybanen og herfra ud i landet eller til det tyske marked.

I 1953 udkom en bog 'Livet på Hanstholm'. Forfatteren var Ludwig Mehr, præst gennem 18 år på Hanstholm med præstegård i Ræhr. Det er interessant og underholdende læsning om folk og begivenheder, kirkeliv, om fiskere og fiskeri på et barsk og ofte ubarmhjerteligt Vesterhav, der ikke giver sine rigdomme fra sig uden videre. Styrke hentede man ikke mindst i troen: "Inden vi tog ud, bøjede vi vore knæ og bad og befalede os selv i Guds hånd," læser man i en af de beretninger, som Mehrs bog bygger på. En beretning fra den fisker, vi i dag kan identificere på billedet fra stranden 1915: Laurits Søe (Pedersen). Han var også missionær, men kun i vinterhalvåret. Resten af året fiskede han – som han havde gjort det siden den tidligste ungdom.

"Nogen tid efter sin omvendelse kom kaldet til ham om at være missionær", fortæller Ludwig Mehr. "Han bosatte sig på en ejendom i Bjerre, Vigsø Sogn, og virkede samtidig som missionær, i hvilken gerning han har virket med nidkærhed og trofasthed i mange år samtidig med, at han har taget ivrig del i menighedsarbejdet." Hustruen Karen havde været ham en trofast medhjælper i de mange år. De var i 1953 begge i 70´erne og nød deres otium i et lille hus, som Laurits Søe selv havde været murer på, mens hans bror, landposten Jens, tog sig af tømmerarbejdet. Og således byggede de hver et hus.

Det var ikke kun fiskeriet og troen, Laurits Søes barnebarn, Tage Grønkjær, fik i arv, det var også tilskyndelsen til missionærgerningen og den samme skæbne fra livet på havet – som det fremgår af beretningen om to kæntringer.

Først som Laurits Søe fortæller til pastor Mehr:

"Det var en nat i maj 1905, at Chr. Søgaard og jeg bestemte os til at gå ud med sildegarn. Da vi ved 1-tiden kom til havet, så vi nok, at der var en del sø på revlerne, men vi troede ikke, at der var mere, end at vi kunne ro imellem første revle og land. Inden vi tog ud, bøjede vi vore knæ og bad og befalede os selv i Guds hånd. Så skød vi båden ud og begyndte at ro, men vi havde ikke roet ret langt, før der kom nogle store bølger, så vi måtte have stævnen imod. Vi blev så enige om, at det nok var bedst, at vi roede ud, så vi ville komme uden for revlerne. Vi roede så af alle kræfter udefter, men da vi var kommen ud i nærheden af yderste revle, så vi, at der kom nogle store dønninger, og så vidste vi, at hvis vi traf dem på yderste revle, hvor de har deres fulde kraft, ville vi blive brokket ned. Vi blev da enige om at vende om og prøve på at nå ind, inden de nåede os. Vi nåede dog ikke længere end på midterste revle, da der rejste sig en vældig sø lige bag os. Vi havde ikke fået tid til at hænge roret på, så vi kunne ikke styre. Bølgerne greb os og kastede båden rundt, og vi faldt i havet. Vi havde ikke redningsbælter på, og ingen af os kunne svømme, så det så ud til at være den visse død for os. Det var et Guds under, at vi slap levende i land, det var jo nat, og ingen mennesker så os. Endelig fik vi fat på den kæntrede båd, men kun for et øjeblik, så fik vi igen en sø, og atter trillede båden

rundt. Vi blev kastet fra den. Hvor mange gange dette skete, kunne ingen af os gøre rede for. Engang da vi atter blev kastet fra båden, sank jeg og blev borte en tid, men kom omsider op til overfladen. Jeg kunne ingen ting, kun række hånden op, som Søgaard, der var kommet op i båden, fik fat i og trak mig så meget op, at jeg fik armene over rælingen. Så prøvede han på med vores spryd til sejlet, om han kunne stage båden ind, men så fik vi igen en sø, og atter trillede båden rundt, men jeg holdt dog ved båden. Nu lå båden med bunden i vejret. Søgaard kravlede op på dens køl, og så sagde han: "Nu kan jeg ikke mere." Men da var vi kommet så langt ind, at jeg lige havde følt bunden, da vi blev kastet rundt. Det havde jeg lige kræfter nok til at få sagt ham. Så forsøgte Søgaard og kunne også nå bunden ved at stå i vand til halsen. Han kom så i land og sagde så til mig: "Kom så!" Da jeg så slap båden, sank jeg sammen, og hvis ikke Søgaard havde grebet mig, ville jeg have druknet. Han fik mig slæbt op på det tørre og trillede mig rundt, så jeg kom til at kaste havvandet op, som jeg var fyldt med. Han arbejdede så længe med mig, at jeg omsider selv kunne gå hjem," fortalte Laurits Søe til Hanstholm-præsten.

Men det var ikke slutningen – den kommer her: "Nu var vi et minde rigere. Vi så, at Gud kan gøre undere."

Tage Grønkjær var fisker som morfaren, og han blev også missionær. Og som morfaren var Tage Grønkjær ude for en dramatisk kæntring, der fik stor betydning for hans videre liv. Han var på dette tidspunkt bosat i Hirtshals, og 5. marts 1999 satte han garn ud i Nordsøen. Med over 30 års erfaring som fisker i bagagen vurderede han, at vinden var lige på kanten til at være besværlig at arbejde med. Men garnene blev sat og skulle hentes dagen efter, hvor vinden var taget til. Det var en lørdag. Af samvittighedsgrunde kunne han ikke vente til søndag.

Og ved indsejlingen til havnen gik det galt.

Kraftige bølger fik kutteren til at kæntre, så den lå med bunden i vejret, mens Tage Grønkjær stadig var i styrehuset. Garn, fisk og kasser flød omkring,

Fiskerne er kommet i land. Aftensmaden hentes hjem. 1930erne.

Tage Grønkjær – fisker og missionær. Ligesom morfaren, Laurits Søe. To mennesker. Samme afgørende livshistorie.

Læreren og de fattige fiskere

'Kun God er Gud' er titlen på to mindre bøger, der udkom midt i 1920erne. Forfatteren er Jens Thybo og emnet "Menighedslivets opvaagnen i Thy". Det fortaber sig i dag i det uvisse, hvem denne Thybo er. Det er sandsynligvis et pseudonym. Der er dog ingen tvivl om, at han kommer fra det indremissionske miljø med en positiv holdning til vækkelsens første tid. Det fremgår af de omtalte begivenheder og personer, bøgerne er fyldt med og som - med forbehold - udgør en væsentlig kilde til vækkelsens historie i Thy. Han har talt med over 100 inden for Indre Missions rækker, og i en avisanmeldelse i samtiden fremhæves dette "billedgalleri af Indre Missions veteraner fra første slægtled, missionærer, gårdmænd, lærere, præster, helstøbte, kraftige, skarptskårne skikkelser, rigtige kærnetropper – og dog så forskellige."

mens vandet fossede ind i styrehus og lukaf. Det lykkedes ham – nærmest mirakuløst – at kæmpe sig op til overfladen. Efter 20 minutter i det kolde vand blev han reddet.

Tage Grønkjær driver i dag som pensionist lidt fritidsfiskeri i Klitmøller. Og er ivrig ravsamler. En gang havet … altid havet! Men netop disse 20 minutter var en væsentlig del af baggrunden for, at han på opfordring meldte sig til fuldtidstjeneste i Indre Mission som missionær. Han fulgte dermed et kald, han havde haft i mange år. Ligesom morfaren i begyndelsen af forrige århundrede. I 2000 blev Grønkjær udpeget til at tage gerningen op i Indre Missions menighed i Nordthy.

De vakte

Indre Missions Samfund, som i 1861 blev stiftet af præsten Vilhelm Beck, kom til at stå meget stærkt i fiskerlejerne på Jyllands vestkyst. Ikke mindst da flere fiskerbådes forlis i 1880´erne kostede livet for mange fiskere.

Det var den 27. marts 1885, de troende fiskere modtog, hvad de opfattede som 'et alvorligt tegn af Herren'. En pludselig og voldsom storm rejste sig, efter at fiskerne om morgenen var sejlet på fiskeri i deres åbne havbåde. De søgte hurtigt tilbage mod land.

Men da de skulle gennem brændingen, gik det galt.

Ved Stenbjerg kæntrede en båd, og fire druknede. Ved Vorupør kæntrede redningsbåden, der var gået fiskerne til undsætning, og otte druknede.

De tilbageværende fire Vorupørbåde søgte til havs igen. Man så ikke mere til dem fra land. Og der var så få mænd tilbage, at det kneb med at få slæbt ligene op til husene. Først ved midnatstid - 12 timer senere - kom der telegrafbud fra Thisted med besked om, at de fire bådes besætninger var bjerget velbeholdne i land ved Hanstholm. Afstanden mellem Vorupør og Hanstholm var både lang og besværlig. Det var angiveligt nemmere i en sådan situation at kommunikere via Thisted inde i landet – selv om dette heller ikke var uden problemer.

Med denne voldsomme begivenhed fik vækkelsen for alvor tag i familierne i Vorupør. Dannelsen af Vorupør Fiskercompagni i 1887 var en direkte følge af denne vækkelse.

Fire år senere – samme dato 27. marts 1889 – måtte en Vorupørbåd igen søge ly bag Hanstholmknuden, da en uventet storm rejste sig. Redningsbåden gik ud, men fiskerne afslog et tilbud om at blive bjerget over i redningsbåden. Kort efter kæntrede båden. Seks af bådelavets fiskere bar redningsbælter og blev reddet i land, og deres første handling var, ifølge referatet i Thisted Amtsavis, "at knæle ned på strandbredden og takke Gud for deres frelse, hvilken episode var skikket til at gøre meget indtryk på de tilstedeværende".

Det syvende medlem af bådelavet, drev i land ved Hjardemål Klit et døgn senere. Rygtet ville vide, at han blev fundet med foldede hænder, åbne øjne og smil på læben. Endnu et tegn fra Herren.

Ifølge den indremissionske historiefortælling blev denne begivenhed anledningen til, at vækkelsesbevægelsen fik greb om holmboerne: "Nogle stod måbende og forstod ikke et muk af det hele – andre stak det afgørende i samvitigheden (…) Dertil kom, at lærer Munk-Poulsen strandingsnatten ikke

De dramatiske begivenheder på havet blev fulgt af aviser og illustrerede ugeblade. Det gælder således dette Vorupør-billede fra 1896, der oprindeligt har været bragt i Illustreret Tidende. Det er fra indgangen til kirkegården. I kisterne Mikkel og Otto Pedersen, der er omkommet ved en druknеulykke.

kunne gå til ro, men begav sig til fods langs stranden de tre mil og kommer henad morgenstunden til Hansted, hvor man ikke kan forstå, at en lærer vil gå den lange vej for nogle fattige fiskere. Og så synet af gensynsglæden! Det var et stærkt pust fra en ny verden – langt bedre end deres egen". Sådan forklares vækkelsen af Indre Missions lokale historiker, Jens Thybo.

I begyndelsen holdt de vakte møder i skolen. Da sognerådet forbød det, byggede de missionshus i Ræhr i 1897 og i Hansted i 1905. Det har sikkert også styrket vækkelsen, at fem familier i årene lige efter århundredskiftet flyttede fra Vorupør til Hanstholm. I hvert fald kan man konstatere, at Anton Jensen, der hørte til disse tilflyttere, var med til at indsamle midler til opførelsen af missionshuset i Hansted. Anton Jensen blev senere både fiskeriforeningsformand og sognerådsformand. I det hele taget blev de tilflyttede Vorupør-fiskere foregangsmænd på holmen. Som en af dem, Anders Præstegaard, ikke uden selvfølelse, fortæller i en erindring: "Det var dygtige og energiske fiskere, som flyttede herhen, ja det var faktisk disse folk, der lærte holmboerne at drive ordentligt fiskeri. Til gengæld var de uglesete og diskriminerede igennem mange år". En kendsgerning er det, at med Vorupør-fiskerne kom de første motorbåde til Hanstholm.

"Når en fisker bliver hellig, driver han fiskeri på en anden måde end før. Så er han helt i Guds hånd," forklarede fisker og redningsmand Per Knudsen i 1938. I novellen 'Strandvagt' fra 1901 skildrer forfatteren L. Mylius-Erichsen, hvordan "man kunne se på husene, at kårene var forbedrede for de hellige, de rev de gamle, maleriske hytter ned og byggede højloftet og sundt men kedeligt (..) Ansigterne bar velplejethedens præg!"

"Vi er nu blevet en flok"

Fisker og redningsmand Per Knudsen erindrede, hvordan han oplevede den stærke missionske bevægelse som ung mand. "Jeg har nu drevet fiskeri i 50 år,

Kristelig hjemstavn

I 1943 – midt under den tyske besættelse af Danmark – kunne man i Thisted Amts Tidende læse om stiftelsen af 'Kristelig Hjemstavnsforening for Thy' i København. Der var i forvejen én hjemstavnsforening med et stort medlemstal, et smukt blad og mange arrangementer, der var i stand til at samle hovedstadens thyboer af alle slags. I spidsen for foreningen stod forfatteren Bertel Budtz Müller, der også var kendt for sine 'venstreorienterede' synspunkter. Det var dem, der i ungdommens dage havde ført ham helt op i det røde felt, hvor både syndikalister og kommunister holdt til. Om det har spillet ind bag den nye hjemstavnsforenings oprettelse, melder historien intet om.

I den lokale avis' rapport fra hovedstaden ser sagen således ud:

"Hvordan kan det være, at vore landsmænd, der dog stammer fra afgjort kristelige hjemstavnsegne, tit har så svært ved at finde ind i kirke- og missionskredse herinde? Og hvad kan vi gøre for at kalde til kirke, kalde til Gud?".

Det er resultatet af disse overvejelser, der førte til stiftelsen af 'Kristelig Hjemstavnsforening for Thy.'

Allerede ved det første møde blev der slået stærkt til lyd for dette formål gennem pastor Ejnar Fledelius' foredrag om Thy. Det havde også været ligefrem bevægende den første aften at møde et stort landkort over Thy. Samtlige hjemlandets kirker var markeret. Og det var mange.

"Det er fortrinsvis vore egne landsmænd, der fører ordet blandt os", fortsætter rapporten fra hovedstaden.

"Og når man siger om os, at vi med en sjælden på en gang naiv og stærk kærlighed er bundet til vor hjemstavn, der for os er det egentlige Danmark, så er det nok ikke uden grund."

Sognepræst Svend Melbye høstede et stort bifald for en "smuk karakteristik" af thyboerne, som han skildrede som et velbegavet folkefærd, hvis dybe religiøsitet havde grebet ham stærkt:

"Man har kaldt Thy for det hellige land, og sandt er det, at her er der mange mennesker, for hvem Guds rige i ordets dybeste forstand er livet. Det er f. eks. gribende, når man har lejlighed til at se en lille flok fiskere gå ud i deres både fra den åbne strand. Når båden er gjort klar, kan man se, hvordan fiskerne bøjer deres hoveder og i stille bøn giver sig over til Gud, inden de sejler ud på havet. Adskillige thyboer er da også så velbevandret i deres bibel, at de er i stand til at udlægge Guds ord så afgjort og dybt, at det mange gange ikke er blevet gjort bedre ved det teologiske fakultet."

i mange tilfælde med døden for øje, men jeg har aldrig været bange, selv i de værste kulinger, for jeg har haft det som Paulus: Enten jeg lever eller dør, er jeg Herrens".

Det var i 18-års alderen, at Per Knudsen først hørte røsten, der "blev hørt på de nøgne høje"', som han udtrykker det. Den kom med indremissionær Jesper Nielsen, også kaldet 'Vorupørs apostel', er han citeret for i 'Indre Missions Historie'.

"Ved ham blev der vakt liv, hvor man hidtil havde levet uden tro og uden Gud i verden. Jeg lyttede til ordet, og Herren oplod mit hjerte. Som i de første apostles dage gik det her: "Det gik dem til hjerterne". Uden nogen voldsom bodskamp fandt jeg fred ved korsets fod. Jeg fandt mig selv i Brorsons ord: "Fred i Jesu død vi skulle, kunne, burde alle få". Den tid var forunderlig skøn, ikke i flokke, men én efter én gik vi ind gennem porten. Den kendte ulykke i 1885, da otte fiskere, som var optaget i redningsbåden, men uden redningsbælter, fandt døden i bølgerne, greb sindene dybt, og Gud brugte det til at berede hjerterne for ordet.

Vi var nu blevet en flok, som samledes om vor bibel og Brorsons salmer. Snart blev stuerne for små til at rumme os, og vi byggede missionshus. Det var i 1887, samme år som Munk-Poulsen kom tilbage til os fra Horne, hvor han efter sin seminarietid i Ranum havde været et års tid, og han kom med ilden, som Herren havde tændt i hans hjerte. Ved missionshusets indvielse talte stiftsprovst Zeuthen og Jesper Nielsen. Jeg husker tydeligt missionærens tekst: "Huset blev fuldt af salvens lugt". Det var ikke blot ord, men virkelighed."

Per Knudsen blev kort efter sin omvendelse medhjælper inden for Indre Mission, siden leder af børnegudstjenesten og samfundsleder.

I Dansk Sogne- og Kirkehistorie hævdes det, at man i Hansted levede i fattigdom, druk og slagsmål langt op i 1800-tallet. I Ræhr og Vigsø var der ikke noget videre åndeligt liv. I 1873-1877 var en tidligere rejsepræst for Indre Mission, pastor Buchwaldt, præst i Ræhr, som Hansted sogn dengang hørte under. Han arbejdede for Indre Mission, men tilsyneladende uden de store resultater. Det var under den nærmest højkirkelige pastor Lindboe (1883-1900), at Indre Mission - og vækkelsen - for alvor kom til pastoratet.

1900-1913 var det pastor Pinholt Johansen, der var præst. Han arbejdede hårdt for Indre Mission og er i den lokale kirkehistorie siden blevet karakteriseret som både stridbar og fanatisk. Og så lå han i krig med

trosfæller i Vorupør. Det gik mere fredeligt for sig under pastor Hjortsvang (1913-23). Han arbejdede især for Blå Kors - den kristelige afholdsbevægelse.

Det åndelige og det timelige var tæt forbundet. Den missionske vækkelse stod ikke i vejen for den moderniseringsproces, der var i gang omkring 1900. Den er nærmere at betragte som en del af moderniseringen og indebar et opbrud fra den traditionelle kultur, en ny individualisme, hånd i hånd med en vilje til at få de betroede talenter til at forrente sig.

Som i Vorupør kom skolelærerne til at spille en central rolle. Den første var Laurids Pedersen, der flittigt tog del i møderne, indbød fremmede missionærer og holdt søndagsskole. Senere hen Ahlmann Larsen, der udførte et stort arbejde, og endelig lærer Hansen, der fra 1934 og helt frem til sin død i 1987 var en central skikkelse i både det gamle og det ny Hanstholm.

Sol, sommer og fremmed tungemål

Forfattere, journalister og kunstnere kom i de sidste årtier af 1800-tallet i nærkontakt med vestkysten og de barske livsvilkår. Det samme gjorde de mange sommergæster på badehotellerne, der på denne tid skød op overalt. Den jyske vestkyst blev efter mange århundreders isolation en del af den danske nationale selvforståelse. Vestkystfiskeren, som han bl.a. fremtræder i Anne Marie Carl-Nielsens statue og på utallige malerier, blev et nationalt ikon. Der gik mode i at tilbringe ferier på badehotellerne i Nordjylland, hvor navnlig Skagen med sin koloni af kunstnere havde stor tiltrækningskraft. Hanstholm kunne ikke hamle op med Skagen – men i 1890erne støder vi første gang på en oplysning om, at der er en kro i Hansted eller Hanstholm. Senere hører vi om et badehotel. Måske er det kroen, der skifter status til badehotel, da de første badeturister fra de større byer dukker op også på dette sted ved vestkysten. Der var jo en verden uden for Skagen og lyset dér. Kilderne er usikre, men i al fald har oplysningen om et badehotel i Hansted fulgt med tiden bag på billedet fra 1908. Andet ved vi ikke – jo, at det er Marius Edvardsen med frue, gæster og en hund med ukendt tilhørsforhold. Den ser nu lidt hjemmevant ud, hunden, mener man at kunne se sig til med nutidens briller. Billedet er mærket af en af tidens tænder, der også har taget det nederste højre hjørne med. Det forhindrer os dog ikke i at fornemme stemningen i krostuen på badehotellet. Trods de mange års afstand er der et nærvær i situationen - som ridserne i billedet ikke modsiger. Gæsterne på kroen har været til at få øje på i det lille samfund, der ved folketællingen i 1880 blev til 192 mennesker fordelt på ni gårde og 34 huse. Hansted var blot et annekssogn. En lærer var der dog derude, hvor det virkelig blæste. I de kommende ti år voksede befolkningen med 50 personer. Og ved indgangen til 1890´erne kunne Hansted som nævnt mønstre en kromand. Der var også en musiker, to købmænd, en væverske og to tømrere. Resten var beskæftiget ved enten fiskeri eller lidt landbrug.

Den ukendte fotograf bag billedet fra badehotellet i Hansted eller Hanstholm i 1908 har placeret sig i den lange række af mennesker, der har efterladt spor, som udforskningen af den lokale historie på dette særlige sted ved vestkysten langt senere kan følge. Det er også et af de spor, der indtil videre har ført til egentlige badehoteller eller badepensionater i Hansted eller Hanstholm i begyndelsen af det forrige århundrede.

Det berømte gule hus i Hanstholm har en farverig historie, men en rolle

En kro bliver til et badehotel. Kroejer og kone fotograferet sammen med sommerens første badegæster. Hunden ser så hjemmevant ud, at den må høre til på kroen. Året er 1908.

som egentligt badehotel har det ikke spillet. Det blev revet ned i slutningen af 2000 i forbindelse med planer om udvidelse af havnen. Forinden havde der gennem længere tid været en debat i aviserne om huset med den spændende historie - var det ikke værd at bevare og give en rolle i det moderne Hanstholms historie? 200 underskrifter blev afleveret til borgmester Aase Jensen, men det var ikke tilstrækkeligt til at ændre noget. Huset lå i vejen for havnens fremtidige udvikling. Det bar til det sidste præg af den tid, det var bygget og indrettet i. 'Det gule Hus' var opført i 1916. Det fortalte en stor sten, der var indmuret over fordøren. Nørtorp Strandgård - det officielle navn for 'Det gule Hus' - blev opført af skibsreder m.m. Axel Olaf Andersen (1875-1934), hvis skibe sejlede verdenshavene tynde. Han anbragte en signalstang på den vestlige side af huset. Ved hjælp af den kunne han signalere til sine skibe og få en første orientering om, hvordan sejladsen var forløbet. Og altså forklaringen på, hvad der fik en københavnsk skibsreder til at bygge en sommerresidens på et så afsides sted som i det vildsomme terræn i Hanstholm Klithede. Men det var nu nok ikke *hele* forklaringen. Højkonjunkturen under Første Verdenskrig betød for A. O. Andersen en vældig finansiel konsolidering, som det udtrykkes i et ældre biografisk leksikon. Her karakteriseres han som en af samtidens mest fremstående danske redere, hvis indsigt, virkelyst samt indflydelse rakte langt ud over rederivirksomheden. Han betegnes som

en af sin samtids ledende forretningsmænd. Under verdenskrigen var han i øvrigt en af Danmarks delegerede ved forhandlingerne med den engelske og tyske regering 1917-18 og ved forhandlingen i Washington 1918 om den dansk-amerikanske handels- og skibsfarts-overenskomst. Jo, der var bud efter skibsrederen fra Danmark. Ikke noget at sige til, at han kunne have behov for at samle kræfter i Thy i 'Det gule Hus' med den lille signalstang - stor nok til at opfanges af hans skibe derude på havet, når de passerede Nørtorp Strandgård.

'Det gule Hus' - det lille slot - var også feriested for blandt andre kronprins Frederik, som var ven til Axel Olaf Andersen og dennes søn. Kronprinsen brugte flittigt huset i forbindelse med jagt. Det var også skibsrederens store lidenskab - ved siden af skibe og alt det andet, han var involveret i.

Når der var fint besøg fra hoffet med al dets opvartning, blev der tændt op i pejsesalen. Det lille slot havde mange rum, og de var alle smagfuldt indrettet. Livsglæde, baller og fine jagtmiddage med gode vine prægede huset i disse år omkring Første Verdenskrig.

I 1917 kom loven om havnen, og dermed begyndte staten at ekspropriere det yderste af Hanstholm.

Det var dog først i 1922, Nørtorp Strandgård skiftede ejer. Skibsrederen vægrede sig meget ved at lade ejendommen ekspropriere. Det blev alle skrøntnære arealer i Hanstholm. I 1922 gav han dog op. Bygningen tilhørte siden Trafikministeriet, og området har været udlagt til havneformål. 'Det gule Hus' skulle nu anvendes til udlejning. Først og fremmest for havnens ingeniører - det havde dog ikke den store interesse. Det fortæller havnebyggeren, ingeniør Jørgen Fibiger, et sted, og begrundelsen var: Der var jo ingen rigtige veje! Men andre så mulighederne i den unikke placering midt i klitlandskabet og så tæt på havet.

Fra 1929-34 var 'Det gule Hus' udlejet til forfatteren Bertel Budtz Müller og hans kone, Frida, der var skuespiller. Han var opvokset i Thy. Faren var stadsdyrlæge i Thisted, og familien boede på Winthersmøllegård, der lå i den daværende Tingstrup kommune lige uden for købstadsgrænsen. Budtz Müller er i dag mest kendt for Thybohistorierne, der var populær læsning og kom i store oplag. Og så er han i Thy kendt for sin deltagelse i den såkaldte 'spritfejde', der for hans vedkommende strakte sig fra begyndelsen af 1920erne og langt ind i 1930erne. Og det er en fejde, der *også* handler om badehotellerne i Thy. Ligesom i skibsrederens tid var der stort gæstebud i de lyse sommermåneder med livsglæde, gode middage, dans og vin, der dog nok ikke altid var i stand til at matche dem, der blev serveret, da kongefamilien var på besøg. Mindre kunne også gøre det for en mand, der var stor i slaget og havde en dårlig økonomi. Det sidste fremgår af bevarede breve mellem forfatteren og de statslige udlejere. Venner og kolleger fra det kulturradikale miljø i hovedstaden lagde vejen forbi i sommersolen. I samtidens lokale optik var denne frafaldne thybo noget vidtløftig i det. På den anden side - han var meget udadvendt og deltog med glæde i det lokale liv.

I 1937 udsendte Budtz Müller en bog med titlen 'Brændevinshøjen', hvor han kalder til kamp mod 'hellige degne, hykleri og dobbeltmoral', der efter hans opfattelse styrede det offentlige liv og debatten og havde haft held til på det nærmeste at 'tørlægge' Thy:

Bertel Budtz Müller i rollen som instruktør for dilettanterne på kroen i Hansted. 1932.

"Bogen er et varselshyl fra en front, hvor kampen ikke vil stilne, før fornuften sejrer, og det har den heldigvis nu én gang alvorlige betingelser for i det lange løb. Indtil *da* har mit råb vægt: *Danmarks Drankere – samler jer* mod de sorte garder, der lister *forbudets* lumske giftgas ind over landet fra de sogne, hvor stupid og asocial sekteri og afholdsvæsen gaar haand i haand om i hyklerisk endrægtighed at kvæle hver fri vilje til at æde af jordens frugter og drikke af Guds skønne urter," erklærede den 47-årige Bertel Budtz Müller, der i sin ungdom havde været både syndikalist og kommunist, skrevet revolutionære paroler og i nogle bøger desuden demonstreret en vis erotisk frimodighed, der ikke ligefrem var gængs i alle kredse. Han kom fra et konservativt hjem, så det var ikke alt, hvad sønnen foretog sig, der faldt i lige god jord på Winthersmøllegård i Tingstrup. Sønnens bøger stod i et skab, man ikke kunne komme til uden videre. Så vidste i al fald stadsdyrlægen, hvor han havde ham.

Året efter Budtz Müller-familien rykkede Anine Schjødt Jensen ind i 'Det gule Hus' og indrettede det som badepensionat. Hun var enke efter en værtshusholder i Thisted. I 1943 blev hun som andre beboere på holmen evakueret. Dele af 'Det gule Hus' var allerede i 1941 blevet inddraget til indkvartering for tyske officerer. Andre værelser var lejet ud til danske arbejdere, der var beskæftiget ved fæstningsbyggeriet. Værnemagten forlangte at godkende lejerne. Den resterende plads i den tidligere rigmandsvilla fortsatte krigen ud som en form for konditori om søndagen for tyskerne.

Efter krigen var villaen stærkt nedslidt, og staten satte den i stand for et betydeligt beløb. Anine Schjødt Jensen ønskede at genoptage lejemålet og fortsætte det pensionat, hun havde måttet opgive ved evakueringen, men af økonomiske årsager blev det ikke til noget. 'Det gule Hus' blev derefter udlejet til skuespilleren Ingeborg Brams og hendes mand. Efter hende stod huset tomt i fem år, hvorefter det siden 1959 uafbrudt havde været udlejet til en københavnsk lægefamilie. Dette lejemål ophørte i april 1998.

Ingen aftenwhisky til gæsterne

Vestkystens mest moderne badehotel på strækningen fra Bovbjerg til Svinkløv ligger i Vorupør. Det fortalte de lokale aviser i juli 1935.

Vorupør Badehotel var kun et år gammelt og opført på ruinerne af det tidligere hotel, der brændte. Ejeren var Fru Nielsen, læseren får ikke noget fornavn, men til gengæld at vide, at hun for knap et år siden vendte tilbage til Danmark efter 20 års ophold i Amerika med penge på lommen og en drøm om at blive hotelejer ved barndommens kyst, som aldrig havde forladt hende i de mange år på den anden side af et andet stort hav:

"Fru Nielsen har yderligere moderniseret det i forvejen fra arkitektens side velindrettede hotel med wc, rindende vand på værelserne, bløde senge, behagelige møbler både på værelserne og i restaurationslokalerne … og når hertil føjes, at hotellets beliggenhed er så ideel, som tænkes kan: et par hundrede meter fra strandkanten på højt klitterræn med udsigt til den ene side ud over Vesterhavet, til den anden vidt ind over land – så skulle alle betingel-

ser være til stede for, at badegæster i stort tal ville søge hotellet", fortsætter Thisted Amts Tidende. Beskrivelsen af herlighedsværdierne i Vorupør falmer lidt mellem det sidste par linjer. Når man læser videre, viser det sig, at badegæsterne i stort tal ikke havde indfundet sig. Siden hotellet åbnede i pinsen, havde antallet af liggende gæster været meget ringe og antallet af besøgende, der tilfældigt kom forbi, havde heller ikke levet op til forventningerne. Ja, det er faktisk meget værre. Situationen var dén - her 20. juli 1935 – at alle værelser stod tomme.

"Og nu kan jeg heller ikke mere," siger Fru Nielsen til avisen. "Købet af badehotellet og selve driften har kostet mig mange penge, og jeg nærmer mig nu bunden af min likvide beholdning. Derfor har jeg besluttet at lukke på mandag. Når hotellet er åbent, er vi jo nødt til stadig at have fødevarer i huset til eventuelle gæster … De gør Dem ingen begreb om, hvor meget dejlig mad, jeg har måttet smide ud, fordi der ikke var nogen til at spise den. Gråden kan stå mig i halsen, når jeg tænker derpå. Men nu skal det altså være slut. Jeg har ikke råd mere …"

Fru Nielsen har ellers averteret i de københavnske og større jyske aviser, der har også været både annoncer og omtale i de tre lokale aviser, Thisted Amts Tidende, Thisted Amtsavis og Thisted Social-Demokrat. Ikke kun badeturister fra de store byer søgte ud til havet, det var også folk fra Thisted; de færreste havde bil, egen vogn, det offentlige transportmiddel var som oftest rutebilen. I 1930erne kunne en tur til havet være en stor rejse, lang var den i al fald, og det var ikke sjældent at møde thistedboer, der i deres liv måske kun var ved havet én gang. Og hvor ofte var kystens folk i Thisted? Måske også en gang om året, når der skulle købes nyt tøj i de større forretninger i Storegade og Vestergade? Afstande var noget andet

Afholdsorganisationen Good Templar Logen samlet foran det gamle badehotel i Vorupør. Ca. 1900.

Klitmøller Badehotel
pr. Thisted.
Vesterhavsbad.
Gode senge. God Mad.
Herlig Strand. Herligt Vand.
I Juni 6 Kr., i Juli og
August 7 Kr. pr. Dag.
Fuld Pension.

(Annonce i 'Politiken' 5. maj 1938).

dengang. Fiskerlejerne ved kysten lå isoleret, og det tog lang tid - og ikke sjældent omveje - at komme fra det ene sted til det andet.

"Der har også været mange forespørgsler efter disse averteringer", fortsætter Fru Nielsen. "Men når folk så hørte, at de ikke kunne få en øl og en snaps til maden og en whisky om aftenen, fordi jeg ingen bevilling havde hertil, så havde det ikke længere nogen interesse. Så søgte de andre steder hen. Flere store selskaber er jeg af den grund gået glip af, og når folk alligevel er kommet, har det stadige omkvæd, når de tog af sted, været: "Hvor er der dog herligt herude … men nu må De sørge for, at vi næste gang, vi kommer herud, kan få en 'Cloc' til kaffen" … Jeg havde så bestemt ventet, at jeg havde fået den sommerbevilling til gæstgiveri med udskænkning af stærke drikke, jeg søgte om, og det var mig den største skuffelse, da den blev nægtet, men ikke blot dét: Efter at afslaget er blevet bekendt, er alle forespørgsler udefra holdt op. Fuldstændig! Nu har jeg på ny indsendt andragende om sommerbevilling. Får jeg den ikke, er jeg slået ud. Det er min eksistens, der står på spil. Alt, hvad jeg ejer og har, er sat i hotellet. I denne sommer er der ikke mere at gøre. Jeg er nødt til at lukke. Og uden bevilling bliver det håbløst at lukke op til næste sommer igen …"

Et halvt år tidligere fejrede Centralafholdsforeningen for Thy 50 års jubilæum ved et storstilet arrangement på Thisted Afholdshotel i Rosenkrantzgade. Hotellets store sal var smykket med mange afholdsfaner fra hele kredsens område med centralorganisationens gamle fane fra 1883 som aldersspræsident, som det blev udtrykt i Thisted Amts Tidende. Avisen dækkede begivenheden over en hel side sammen med en annonce fra manufakturhandler Peter Jensen, der slår på stortromme for de prima korsetter, busteholdere og

Et moderne badehotel med alle bekvemmeligheder er skudt op i Vorupør. Men der er et problem: Gæsterne udebliver. Der må ikke serveres hverken øl eller spiritus. 1935.

hofteholdere, man kan studere i butiksvinduerne i Vestergade. Formanden, førstelærer Hansen fra Hørsted, udtrykte sin glæde over den store forsamling og især over, at så mange var over 70 og nogle over 80 år. Det var altså ikke alle afholdsfolk, der drak sig ihjel af kaffe inden støvets år, som han konstaterede. Han sammenlignede tidsånden for 50 år siden og i 1935. Dengang blev spiritus ligefrem betragtet som livets vand. Nu var tidens pulsslag imidlertid så hastigt, at det ikke tålte spiritus:

"Den hurtige tankegang og den hurtige handling forenes ikke med misbrug af spiritus. Fra et af de mest drikkende lande i Verden, er Danmark nu et af de mest ædruelige. Vi lever i de skarpe mådeholds tidsalder, og den hårde kamp for tilværelsen, hvor de bedst udrustede sejrer i konkurrencen, kræver ubønhørligt ædruelighed", erklærede afholdsformanden.

Afholdsbevægelsen var i 1935 talmæssigt gået tilbage, men ædruelighedstanken og bevægelsens synspunkter var trængt ind i danskerne i en grad, som bevægelsens pionerer næppe havde tænkt sig.

"Skulle vi også blive ved at gå tilbage i medlemstal, har vi dog den tilfredsstillelse, at meget af lovgivningsarbejdet er præget af vore ideer", føjede han fortrøstningsfuldt til.

Hotelejer Holger Damgaard, repræsentanten fra Danmarks Afholdsforening, tegnede et konkret billede af situationen i Thy:

"Det har altid været en glæde at lægge mærke til, hvordan I trængte Kong Alkohol tilbage her i Thy. Både med stemmesedlen i hånden og med klingende mønt har I renset kroer for spiritus. Vi vil jo ikke have kroerne nedlagt, men blot have alkoholen og den lumre luft, der er dens følgesvend, ud af krostuerne".

Mens politisk nytænkning bredte sig i Danmark i begyndelsen af det 20. århundrede, var forholdene lidt anderledes i Thy - også dengang. Her havde lidenskaberne mest moralsk karakter, det andet måtte så komme lidt i anden række, og var rettet mod drikkeri og den tilhørende hedenskab. Og begrebet uægte børn - altså født uden for ægteskab. Et stort problem. I kommuner med spiritusudskænkningssteder havde man kunnet konstatere, at der blev født flere uægte børn end i tørlagte kommuner. Da Thy blev tørlagt, faldt antallet af disse fødsler til det halve. De såkaldte ædruelighedsvenner inden for afholdsbevægelsen og Indre Mission gennemførte tørlægningen af Thy på rekordtid. På nogle få år nedlagde de ved hjælp af kommuneafstemninger og kostbare kroopkøb alle spirituskroer fra Fjerritslev til Oddesund. På den 100 km lange strækning fandtes kun udskænkningssteder i Thisted, der til gengæld blev karakteriseret som en mørk plet på Danmarkskortet. Selv kystens badehoteller måtte bukke under for afholdsbevægelsen så sent som op i 1930erne - som vi har set det i eksemplet fra Vorupør. "På avisredaktionerne var afholdshøvdingene om ikke frygtede så dog stærkt respekterede. De skrev læserbreve, så man nærmest rystede over det ganske Thy", som det senere er blevet formuleret - i en avis. Der var enkelte, der havde styrke og ord til at tage kampen op - som forfatteren Bertel Budtz Müller. Men det var en tid, da det næsten var ligefrem suspekt ikke at være afholdsmand. Afholdsstjernen glimtede fra thyboernes jakkerevers som på en himmel en klar novembernat, og det mindste sogn havde sin afholdsforening, hvor udkigsposter i bogstaveligste forstand holdt deres dele af området under konstant observation med pligt til indberetning længere oppe i afholdsbevægelsens rækker om fornødent.

Med automobil til vestkysten

I dag er det, hvad man kalder 'en smuttur'. Men dengang - vi er i 1911 - var det en større rejse, og den skulle man forberede sig til. Man satte sig ikke uden videre bag rattet i en automobil eller kastede sig ind på et bagsæde.

"En opmærksomhed var i går beredt Thisted-pressen, idet den nye vært på Vorupør Badehotel, hr. Carl Hoffmann, havde inviteret repræsentanter for bladene i Thisted til sammen med flere indbudte at tage hotellet og omgivelserne i øjesyn og bagefter spise til aften på hotellet", skriver Thisted Amts Tidende.

Avisen kan også meddele, at den seneste ejer af en automobil i byen, en hr. Andersen, elskværdigt havde stillet sin vogn til rådighed for deltagerne i turen. Og så gik det ellers derudad. Det vil sige … først skal selskabet samles på Hotel Aalborg. Det er her, bilen har hjemme. Den skal også gøres køreklar. Det drejer sig om én dame og fem herrer. Men så suser man op gennem Thisteds gader og ud på landevejen. Der er plads til syv-otte personer. I øvrigt en behagelig bil. Bløde hynder og rygstød. Bevares - ikke nogen væddeløbsmaskine, men dog forsynet med en stærk og solid motor, "og den kører med lethed 4 mil i timen."

Chaufføren - det er bilens ejer - er hensynsfuld. Tager ingen chancer og holder ofte ind til siden og lader hestevogne passere. Tidligere chauffør i København, og dét borger for, at han er en sikker mand bag rattet. Eller styret som det jo hedder.

"3 kvarter efter starten kørte vognen op foran badehotellets dør, hvor man blev modtaget af hr. Carl Hoffmann og hotellets tidligere vært, hr. S. Poulsen", fortsætter Thisted-avisens udsendte. "Den nye vært er en søn af den bekendte hotelejer Hoffmann i Frederikshavn. Han har tidligere haft ansættelse på Hotel 'Royal' i Aarhus og er kommen hertil fra Hotel 'Phønix' i Horsens, men for øvrigt er han en mand, der har rejst meget i forskellige lande i Europa og taler flere sprog."

Efter en lille velkomst inde i hotellet, går turen straks til det hav, der trækker i pressens repræsentanter fra Thisted. Det er jo ikke hver dag, de har dén oplevelse. For sådan er det - dengang som i dag - først til havet og bagefter alt det andet. Vejret er dejligt, søen rolig, og der bliver arbejdet på molen. Den skal sikre, at kuttere kan trækkes ud og tages op igen på stranden efter endt fiskeri. Men nu breder en travlhed sig inde på land, og den trækker for en stund opmærksomheden fra havet:

"Fiskere og fiskerkoner kom i større og større tal ned på stranden, alle med fiskegarnene hængende om halsen, og mændene kom med petroleumsdunkene, hvis indhold skal give motorerne kræfter til farten ud på det åbne hav. Vi talte mindst 25 motorbåde på stranden, og disse er sikkert nu i flertal for robådene, men Vorupør er jo også vestkystens største fiskerleje. Ved 8-tiden skal den store flotille til søs, ud for at søge at fravriste havet nogle af dets rigdomme."

Og mens fiskerne går til deres gerning … ja, så vender gæsterne fra Thisted tilbage til hotellet, hvor aftensmaden står parat:

"Hr. Hoffmann havde foresat sig at vide, hvad hans køkken, i hvilket hans søster residerer, kan præstere, og det må siges, at forsættet var kronet med held. Smukkere bord og mere velsmagende mad kan næppe præsteres i noget første klasses hotelkøkken."

Kl. 9 foregik hjemturen til Thisted. En oplevelse rigere - som man siger. Eller som man både sagde og skrev dengang, i 1911:

"Alle deltagere var sikkert enige om at have tilbragt en yderst behagelig og fornøjelig dag".

I Hanstholm har man angiveligt ikke haft held i disse ædruelighedsbestræbelser at dømme ud fra de historier, der gik på egnen, og i de iagttagelser for eksempel forfatteren Jacob Paludan og hans ven fra Thisted, Eric Conradt-Eberlin, gjorde i 1920´erne, da de samlede stof til den andet steds omtalte roman 'Fugle omkring Fyret'. Handlingen er henlagt til omkring Første Verdenskrig, men det faktuelle råstof til befolkningen af romanen var for det meste hentet i midten af 1920erne. Og her gik det livligt for sig på kroen i Hansted blandt fiskere og andet godtfolk, der ikke var overvældende domineret af tanken om afholdenhed.

Og dog! Kroen gik ikke ram forbi i 1930erne, som vi senere skal erfare.

De lokale aviser bragte i slutningen af marts 1935 et referat af en debat i Stats-

radiofonien om det tørlagte Thy. En måned efter jubilæet i Centralafholdsforeningen for Thy. Den ene debattør var Lars Larsen-Ledet, afholdspioneren ville man sige i dag, dengang var det afholdskæmpen i bogstavelig forstand. Den anden var en lektor Røgind, der var førstemand i Den personlige Friheds Værn. Emnet turistinteresser og lokal selvbestemmelse. Det førte dem hurtigt i radiostudiet til Thy. Og for at komme til Thy benyttede de Oddesundfærgen, men da turen med færgen kun varede 17 minutter, mente Larsen-Ledet ikke, at det var nødvendigt i restauranten at skylle øl i halsen for at slippe over.

Thisted Amts Tidende fortsatte sit referat af radiodiskussionen:

"Da Hr. Røgind udtalte som sin mening, at gæstgiverier burde have bevilling af hensyn til turisttrafikken, erklærede Larsen-Ledet, at der var intet, der ødelægger en egn, et folk og et land som turistoversvømmelse! Røgind mente ikke, man tilsidesatte den tilstedeværende befolknings interesse, hvis f. eks. Hanstholm Kro fik ret til at servere øl og vin for turisterne".

Få måneder efter afholdsfolkenes stormøde i Thisted og radiodebatten om det tørlagte Thy, må den hjemvendte dansk-amerikaner Fru Nielsen på grund af manglende bevilling dreje nøglen om i det badehotel, hun kort forinden havde overtaget i Vorupør. Gæsterne, turisterne, udeblev. Det er ikke tilstrækkeligt i en moderne tid med høj himmel og havudsigt, når der ikke også følger en aftenwhisky med i købet. Den hører ligesom med for at fuldende billedet af en sommer ved havet.

Flere hoteller og pensionater i Thy får et '*bade*' tilføjet navnet gennem det 20. århundrede, det er ikke alle, der overlever tiden og dens forandringer. Agger Badehotel var blandt dem, der fik et længere liv. Det oprindelige hotel nedbrændte i 1903 men blev hurtigt genopbygget og kunne tages i brug den følgende sommer. Ved branden gik en tilhørende købmandsforretning også op i flammer. Det var i pakhuset bag butikken, ilden opstod, og den bredte sig hurtigt over det store bygningskompleks. "Der

Badegæster er i 1930erne for alvor begyndt at blande sig med de lokale fiskere, der ikke længere har 'eneret' på stranden. Der reklameres med Vesterhavsglæder i aviser i de større byer landet over.

Bulbjerg
Badehotel.

Fra Søndag den 21. ds. og fremdeles i Helligdagene befordres Gæsterne fra Frøstrup St. til Hotellet, Tur og Retur a 1 Kr., naar der er mindst 4 Passagerer.
Vogn ved alle Togene.
Marie Meilbye.

Et hotel der tog sig imponerende ud både ude som inde i de smukt dekorerede lokaler: Bulbjerg Badehotel. Herligheden fik en brat skæbne. Den fremtrædende placering i landskabet kom i vejen for tyskerne under Anden Verdenskrig. Og badehotellet blev sprængt i luften …

boede nogleogtyve badegæster på hotellet; af disse måtte to malerinder fra Kjøbenhavn, frøknerne Mortensen og Møller, redde sig ved at springe ud fra et vindue på 1ste sal; de og flere af gæsterne var i seng, da ilden opstod," rapporterer en korrespondent til det fjerne aviskontor i Thisted. "Flere af badegæsterne mistede meget, de nævnte malerinder alt, også deres skitser og færdige malerier".

"Den smukke bygning, den evigt skiftende himmel, lyset over havet og klitterne og de fantastiske solnedgange bliver til magiske øjeblikke", som det er forsøgt sammenfattet. Her gælder det Svinkløv. Men det kunne også være skrevet om de andre badehoteller gennem tiden langs Vesterhavet.

Har det noget at gøre med forestillingen om det tabte paradis? Det blev betragtet som helsebringende at dyppe sig i det salte vand eller blot opholde sig på en kyst og få sol og frisk luft. I tiden før var kysten og havet blevet betragtet som truende og med et landskab, der mindede om verdens undergang. Men gennem romantiske kunstneres beskrivelser og afbildninger af kysten blev den pludselig tillokkende. Se til Skagens-malerne! Og hvad med de kvindelige malere, der i begyndelsen af 1900-tallet havde slået sig ned i Agger - og som mistede skitser og færdige malerier,

da der udbrød natlig brand på badehotellet? Det har ikke været tilfældigt, at de slog deres atelier op i Thy.

Mødet mellem tilrejsende og fastboende har ikke været uden problemer. De tilrejsende var iscenesættere af det gode liv. De fastboende boede jo, hvor de nu boede. Det var heller ikke uden problemer at omgås fremmede på badehoteller og de mere beskedne badepensionater, der op gennem århundredet blev en feriemulighed for almindelige danske familier. Det var en kunst, der skulle læres, og det havde Emma Gad i sin 'Takt og tone' fra 1918 et afsnit om. Der var mange gode råd at hente, og om takt og tone i spisesalen anbefalede hun: "Før ikke højrøstet tale over bordet med en klike, De måske er medlem af, således at De dominerer samværet. De oparbejder derved en stærk misstemning imod Dem blandt de udenforstående gæster". Man skulle også tænke på sit udseende: "Vis Dem, af hensyn til de andre gæster, altid net påklædt ved måltiderne". Endvidere skulle man huske på, at man nu boede meget tæt på fremmede mennesker: "Vær så lydløs som muligt på Deres værelse i de sene aftentimer og den årle morgen. Husk at sommerpensionatets bræddevægge lader alt komme de andre beboere til gode".

Emma Gad frarådede af den grund opgør mellem ægtefæller på værelset en sen aftenstund, hvis man ville undgå, at personale og andre gæster blev indviet. Det skulle i stedet finde sted på ensomme spadsereture. Og hvis Emma Gads lille bog har været med i bagagen hos badeturister i Thy, så var den storladne natur på disse kanter også her den ideelle kulisse at udfolde sig i. Der er højt til loftet - som man mange år senere skal forsøge at give folk uden for Thy appetit på.

Naturen bredte sig på Bulbjerg Badehotels vægge.

Håndkraft og Titan-kran.

Havn på den jyske vestkyst

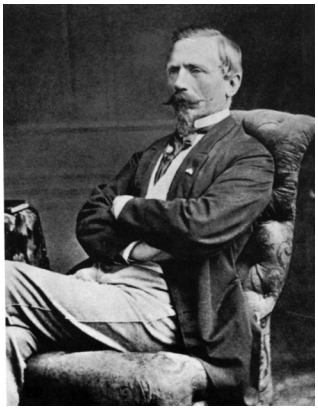
Danmark oplevede et beskæmmende nederlag i 1864, og fredsslutningen efterlod et stærkt reduceret kongerige. Interessant er det, at i årene efter denne historiske lussing udfoldede danskerne en helt usædvanlig vilje til vækst, og der blev tænkt stort og langsigtet. Regeringen tog initiativ til bygning af Esbjerg havn. Det lille land blev bundet tæt sammen af jernbaner. Hedeopdyrkning og store landvindingsprojekter blev sat i værk. Stærke folkelige bevægelser skabte grundlag for social og politisk fremdrift i den gamle almue.

De sidste årtier af 1800-tallet blev projektmagernes og de dristige ingeniørers gyldne tid. Det er i sammenhæng med al den dynamik i samfundsudviklingen, drømmen om at åbne en port til havet på den barske og utilgængelige nordvestjyske kyst skal ses. Drømmen blev omsat til adskillige mere eller mindre gennemarbejdede projekter.

"Febbersted på nordsiden ligger i læ af det 200 fod høje Hjertebjerg, og en kvart mil østligere gemmer Vigsø sig i en dal på holmen. Ved den sidste by er der på skrænten en temmelig stor forstrand; der ligger ude et stationshus for raketapparatet og et anseligt pakhus, hvor regeringen i århundredets begyndelse lod samle korn til Norges forsyning under krigen med England. Her ved Vigsø har der været påtænkt et havneanlæg – som for øvrigt så mange andre steder på den nordlige del af Jyllands vestkyst – og det har da samtidig været på bane at grave en kanal herfra gennem lavningen langs østholmen ud i Limfjorden. Det sidste ville muligvis blive den lettest udførlige del af planen, skønt forholdene her i Vigsø bugten synes særdeles gunstige for et havneanlæg på vestkysten, man er jo her beskyttet imod vestenvinden'". Sådan lød det i en reportage af forfatteren Erik Skram, én af det moderne gennembruds mænd, da han i slutningen af 1880erne besøgte Hanstholmen.

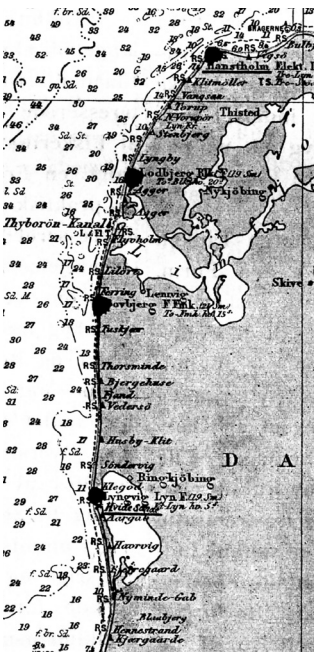
Den storstilede plan om at grave en kanal fra Vigsø til Limfjorden var på ingen måde ny, da Erik Skram var på research-rejse i Thy. Planen blev udviklet af Laurits Christian Nyholm allerede i 1863. Nyholm var morsingbo og havde været ansat på byfogedkontoret i hjembyen. Senere kom han til byfoged- og amtskontoret i Thisted. Derefter gik han ind i militæret og blev ingeniørofficer. Han nåede også at blive valgt til Folketinget og erhvervede godset Bangsbo ved Frederikshavn. Nyholm var en af tidens store projektmagere, et fantasifuldt menneske med masser af idéer. Det kneb mere med at udføre dem i virkelighedens verden.

Nyholm søgte Indenrigsministeriet om en koncession på kanalprojektet og fik en foreløbig godkendelse i januar 1864, lige før det gik rigtigt galt for Danmark. Han arbejdede videre med planen i årene efter krigen. Nyholms store forbillede var Suez-kanalen, der netop blev bygget i disse år. Det blev imidlertid aldrig til andet end en stor plan og nogle skitser. Den nødvendige kapital blev ikke bragt til veje, selv om der var stor interesse og debat om sagen i hele Nordvestjylland. Det var især landbruget, der med henblik på eksport af levende kreaturer, talte varmt for sagen. Med havets gennembrud af Aggertangen i 1825 var der ganske vist skabt en port mod vest, men omkring 1860 truede den med at sande til igen. Men så tog havet på ny affære, og et nyt gennembrud sydligere på Aggertangen ved Thyborøn i 1868 gjorde det mindre attraktivt at investere i en kostbar kanal gennem det nordlige Thy.

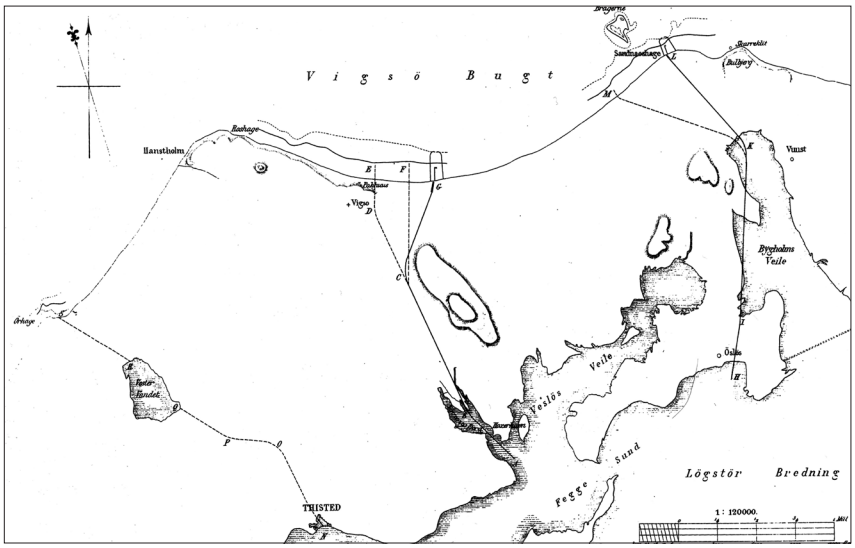


Laurits Christian Nyholm. En af 1860ernes store projektmagere. Senere medlem af Folketinget og godsejer.

De mange fiskerlejer langs Jyllands vestkyst. Der var bestemt ikke enighed om, hvor en vestkysthavn burde placeres.



Nyholms kanalprojekt som alternativ til den usikre åbning på Aggertangen.



Kanal-tanken fik imidlertid et langt liv. Engang i 1930erne, da der på ny var problemer med indsejlingen ved Thyborøn, overraskede ingeniør Jørgen Fibiger, der var ansvarlig for bygning af den efterhånden noget forsinkede Hanstholm Havn, en forsamling ved frejdigt at erklære, at "vist bliver havnen færdig, og så kommer kanalen".

Fiskeriets interesser og behov kom først for alvor på dagsordenen, da orlogskaptajn C. Trolle, der fra 1895-1901 repræsenterede Thisted-kredsen i Folketinget, i 1896 fremsatte et forslag om bygning af en nødhavn ved Sandnæshage, vest for Bulbjerg.

Den voldsomme stormkatastrofe i november 1893 blev det afgørende vendepunkt. Vestkystfiskernes barske liv kom i den danske offentligheds søgelys, og der blev skabt en folkestemning for at forbedre vilkårene for det farlige kystfiskeri. Og dermed var havnesagen for alvor kommet på den politiske dagsorden. Hvor det tidligere var landbrugets eksportinteresser, det handlede om – det var jo også argumentet bag havnen i Esbjerg – så udviklede der sig nu en forståelse for det vestjyske kystfiskeris særlige behov.

Kaptajn C. Trolle. Fiskerikyndig folketingsmand, valgt i Thisted-kredsen 1895-1901. Stillede som den første forslag i Rigsdagen om en havn på Thys vestkyst .

I 1895 blev der på initiativ af kaptajn Trolle afholdt et stort møde i Thisted om bygning af en vestkysthavn. Kaptajn Trolle var i høj grad vestkystfiskernes mand. Han havde i en årrække gjort tjeneste i fiskeriinspektionen og havde selv drevet storfiskeri ved Island. Han var samtidig redaktør af Dansk Fiskeriforenings talerør, Fiskeritidende. Mødet førte til dannelse af et havneudvalg, og der blev afsendt en adresse til Rigsdagen. Trolle tog kontakt til et engelsk entreprenørfirma, der udarbejdede et konkret tilbud på et lille havneanlæg ved Sandnæshage, primært tænkt som nødhavn for fiskere. Firmaet ville finansiere byggeriet, men den danske stat skulle så til gengæld garantere et passende overskud på havnedriften de næste hundrede år. I Folketinget var der meget delte meninger om sagen, de skeptiske hæftede sig ved havnens meget begrænsede kapacitet og så den økonomiske forpligtelse, staten blev hængt op på. Sagen nåede aldring længere end til første behandling.

Også den lokale valgkamp i 1898 blev stærkt præget af havnesagen. C. Trolle udtalte i valgkampen: "…politiker bliver jeg aldrig, men den sag, som

interesserer mig, havne- og fiskerisagen, kræver min tilstedeværelse på Rigsdagen".

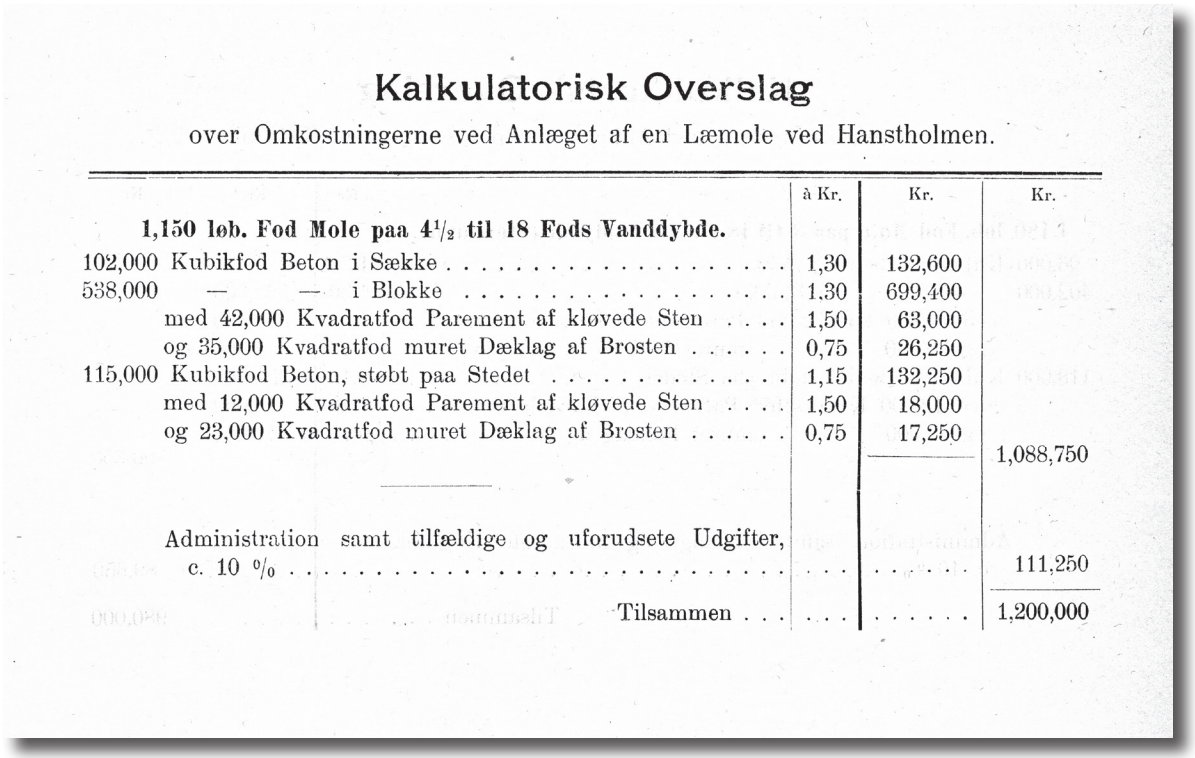
Med stormkatastrofen i 1893 og gennem kaptajn Trolles politiske indsats var kravet om vestkysthavn på Thys kyst for alvor sat på den landspolitiske dagsorden, og fra dette tidspunkt er havnesagen tæt forbundet med fiskerierhvervets udvikling og specielt bestræbelserne på at udvikle og modernisere havfiskeriet.

Moleanlæg

Kaptajn Trolle fik ikke sin havnelov igennem, men der var konstateret en betydelig politisk velvilje over for havnesagen, og den udmøntede sig i, at regeringen i 1897 nedsatte en kommission, der kunne foretage en grundig undersøgelse af mulighederne for at "anlægge en havn, der kan yde tjeneste som fiskeri- og handelshavn, samt tillige som tilflugtshavn, særlig for fiskefartøjer."

Denne kommission var ikke den første, der var nedsat for at undersøge de komplicerede og kostbare problemer knyttet til anlæg af vestkysthavne. Allerede 1882-1887 havde en kommission kulegravet sagen og var nået til den konklusion, at anlæg af en nødhavn ikke var nogen tvingende nødvendighed. Landbrugsinteresserne var fortsat dominerende, og kommissionen

Den ubeskyttede kyst var en stor udfordring for havnebyggere.



Kalkulatorisk Overslag

over Omkostningerne ved Anlæget af en Læmole ved Hanstholmen.

	à Kr.	Kr.	Kr.
1,150 løb. Fod Mole paa 4½ til 18 Fods Vanddybde.			
102,000 Kubikfod Beton i Sække	1,30	132,600	
538,000 — — i Blokke	1.30	699,400	
med 42,000 Kvadratfod Parement af kløvede Sten	1,50	63,000	
og 35,000 Kvadratfod muret Dæklag af Brosten	0,75	26,250	
115,000 Kubikfod Beton, støbt paa Stedet	1,15	132,250	
med 12,000 Kvadratfod Parement af kløvede Sten	1,50	18,000	
og 23,000 Kvadratfod muret Dæklag af Brosten	0,75	17,250	
			1,088,750
Administration samt tilfældige og uforudsete Udgifter, c. 10 %			111,250
Tilsammen			1,200,000

Molerne ved Vorupør og Roshage var en billig løsning sammenlignet med et havneanlæg til 20 mio. kr. Fra betænkning om havne- og moleanlæg ved Jyllands vestkyst, 1900.

kunne anbefale en udførselshavn som 'et væsentligt gode', og denne så man gerne placeret ved Harboøre eller ved Hirtshals. Samtidig kalkulerede man imidlertid med nogle forventede anlægsomkostninger, der gjorde det helt urealistisk at arbejde videre med planerne.

Hirtshals havde allerede i 1880 fået en anlægsmole, og der var i årenes løb fremsat ganske mange havneprojekter i den offentlige debat: Skagen, Hirtshals, Sandnæshage, Aalum, Thyborøn, Hvide Sande og Ribe. Nu mente regeringen, tiden var inde til endnu en gang at lade en kommission af sagkyndige kigge nærmere på sagen og overveje, om behovet for havneanlæg stod mål med de nødvendige omkostninger. Viceadmiral C. Bruun blev formand, og medlemmerne i øvrigt var især knyttet til Vandbygningsvæsenet. Fiskerierhvervet var ikke repræsenteret. Besynderligt nok, for et væsentligt argument bag den nye undersøgelse var muligheden af at udvikle det danske havfiskeri, så det fik "en større udbytning end tidligere af de i Vesterhavet værende rigdomme, som englænderne og tyskerne trawlede op af dybet, medens kystfiskerne med deres små åbne både måtte nøjes med at fiske inde ved kysten, når det var havvejr".

I betænkningen, der forelå i 1900, konkluderede kommissionen, at forskellen mellem moderne kutterfiskeres og de traditionelle kystfiskeres indtjening var så begrænset, at det næppe ville motivere kystfiskerne til at søge til en nyanlagt havn. Samtidig ville et trawlfiskeri efter engelsk og tysk mønster ikke nødvendigvis kræve nærhed til fiskebankerne, og det kunne udvikles fra de bestående havne. Heller ikke en trafikhavn i det nordvestlige Jylland havde kommissionen større tiltro til. Den kunne få lokal betydning, men ville kun i forbindelse med isvintre være til mere landsdækkende gavn.

Kommissionen foretog grundige undersøgelser af materialevandringer og andre forhold langs den lange kystlinje og nåede til den slutning, at "ved Hanstholmen kan der lige så lidt som ved Hirtshals være tale om anlæg af en lille havn".

Alt i alt var der ikke meget tilbage af den store drøm om en havn på den nordvestjyske kyst, og kommissionen endte sine overvejelser med at anbefale anlæg af en fiskerihavn ved Skagen, suppleret med en anlægsmole ved Klitmøller og måske en tilsvarende mole ved Roshage. Så blev der beskyttelse fra forskellige vindretninger. Og så i øvrigt anbefaling af et høfdebyggeri ved Aggertangen, så indsejlingen ved Thyborøn blev stabiliseret.

Kommissionen havde i det hele taget blikket stift rettet mod omkostningsniveauet. Større havneanlæg på vestkysten ville kræve meget store investeringer og rumme tilsvarende uoverskuelige tekniske udfordringer. Forslaget om anlægsmoler byggede på den opfattelse, at kystfiskeriet ville forblive det dominerende på vestkysten, og sådanne moler ville – trods mangler – "være til støtte for kystfiskeriet, og navnlig ville de bidrage til, at dette kunne drives med mindre fare for liv og ejendele end under de nuværende forhold". Og så var bygningen af disse moler økonomisk set en langt mere overkommelig sag, 1 mio. kr. for hver. En havn ved f.eks. Hanstholm ville efter kommissionens vurdering løbe op i 20 mio. kr.

Denne indstilling fik en noget blandet modtagelse i Thy og på vestkysten i øvrigt . Dansk Fiskeriforening afholdt i samarbejde med kaptajn Trolle et stort fiskerimøde i Thisted i december 1900, hvor en enig forsamling fastholdt kravet om "bygning af en centralt beliggende vestkysthavn, hvilket vi i god tro til vort folks levedygtighed og vore vestkystfiskeres mod og evne anser for

Man begynder i det små og med trillebør. Fra det indledende arbejde med Roshagemolen.

nødvendigt for at optage konkurrencen med nabonationerne". Forslaget om en østvendt havn ved Skagen kunne på ingen måde erstatte en havn på vestkysten.

Regeringen Sehested – den sidste højreregering inden systemskiftet i 1901 - fremsatte et lovforslag på grundlag af betænkningen. Det vrimlede snart efter med forslag til placering af havne og læmoler. Det nedsatte folketingsudvalg drog derfor den følgende sommer på rejse langs den jyske vestkyst for ved selvsyn at vurdere muligheder og behov. Med udgangspunkt i Ribe blev det til seks til ti mils køretur hver dag: "I brændende solhede og indhyllet i støvskyer kørte man så, så alle – når de steg af vognene – havde ens kulør, nemlig støvgrå", som Jens Munk-Poulsen skrev i Dansk Fiskeritidende. Munk-Poulsen rettede i artiklen en varm tak til finansministeren og marineministeren, fordi de var rejst til Thisted og derfra havde begivet sig de tre mil til Vorupør og sluttet sig til det rejsende udvalg. Munk-Poulsen havde da også grund til at glæde sig over politikernes besøg i Vorupør, for da det kom til den endelige vedtagelse, var Klitmøller-molen flyttet til Vorupør, og Hanstholm fik også bevilget en mole ved Roshage. Så skar man til gengæld lidt ned på bevillingen til havneanlægget ved Skagen.

Bygningen af de to læmoler kom i gang i 1904. Det var i sig selv en krævende ingeniøropgave, hvor man havde molen ved Hirtshals som erfaringsgrundlag. Inderst en bro, der skulle sikre vandets gennemstrømning og hindre sandaflejring, og så vinkelret på kysten en 500 alen (300 m) lang mole bygget af 750 tonstunge betonkasser. Der blev på Vorupørs strand opstillet en 100 tons tung Titan-kran, der kunne håndtere de store betonkasser. Den voldsomme kran blev så senere flyttet til Roshage, hvor den fik lov til at blive

Et blik over Roshage landingsplads ca. 1910. Titan-kranen er rejst ved molebyggeriet. I midten af billedet redningsstationen. Til højre Anders Jensen Borups og familien Præstegaards huse. Det lille hus til venstre for redningsstationen er formentlig Galster- og Budtz Müller-familiernes 'Pivtorp'.

stående, indtil den endelig i 1930 blev solgt som skrot. Byggematerialerne til de to moler blev fragtet på hestevogne fra Thisted. I sig selv en møjsommelig proces.

I Dansk Fiskeritidende hed det ved byggeriets start optimistisk, at "begge molerne antages at ville kunne fuldendes i løbet af næste sommer". Det kom på ingen måde til at holde stik. Arbejdsvilkårene var særdeles barske og antallet af mulige arbejdsdage så begrænset, at Vorupørmolen først blev færdig i 1909 og Roshagemolen i 1915. Som ved de senere havnebyggerier satte havet sin egen dagsorden for den slags projekter.

Molerne forbedrede sikkerheden ved landing under storm, og de to moler supplerede hinanden ved at yde beskyttelse under forskellige vindretninger. Til gengæld kom fiskerne til at døje en del med tilsanding på vestsiden af molerne og – specielt ved Roshage - tilsvarende blotlægning af kalkbunden på læsiden af molen, hvor landingspladsen nu skulle være. Derfor blev bådene udsat for alvorlige skader under ophalingen. Det blev nødvendigt at supplere molerne med et høfdeanlæg længere mod øst for at dæmpe denne blotlægning.

Klitmøller, der i betænkningen fra 1900 var tiltænkt den eneste læmole, blev helt forbigået. Her kom tilfældet imidlertid til hjælp. I 1909 strandede en engelsk trawler Lepanta ved Ørhage. Den fik lov til at blive liggende og blev tilmed fyldt med cementbeton. Dermed dannede den faktisk en ganske effektiv læmole ved landing på stranden øst for Ørhage.

Kongebesøg og ridderkors

Først på formiddagen onsdag den 29. juli 1908 befandt en medarbejder fra dagbladet Politiken sig på Københavns Hovedbanegård. Den kongelige familie skulle på en stor rejse til Jylland. Helt over til Jylland. Ud til det yderste hav. Vorupør var navnet. Jernbane, skib og automobil skulle bringe dem frem i den jyske del af kongeriget.

"Det var ikke nogen helt ringe bagage, kongefamilien havde med. Tre store vognmandslæs fyldte de mange kufferter og kister, æsker og tasker. En gammel, jernbeslået, grønmalet fyrretræskiste sagdes at være fyldt med ordener", noterede reporteren, inden han selv steg på toget. Og ordener havde de med. Sådan som vi skal komme til at opleve det i Vorupør, hvor det blev til et Ridderkors til læreren og foregangsmanden Jens Munk-Poulsen, en af de store skikkelser i den lokale historie. Også når det gælder historien om den senere havn i Hanstholm.

Konseilspræsident J. C. Christensen var ophavsmand til idéen om, at den kongelige familie skulle på officielt besøg i det vest- og nordjyske. Kongen, Frederik VIII, skulle præsenteres for konseilspræsidentens folkelige bagland. I 1906 var Frederik VIII blevet konge efter sin far, Christian IX, der i historiebøgerne er blevet kendt som hele 'Europas svigerfar'. Han havde regeret landet siden 1864 og henvist sønnen til skyggens liv. Dette ændredes dog brat ved Christian IXs død i 1906. To år senere besluttede kongen så sammen med J. C. Christensen – der blev betragtet som en af kongens nære venner – at et Jyllandsbesøg kunne rette op på dette forhold.

Under kongeparrets rejse i Jylland skete der flere begivenheder, der optog befolkningen. J. C. Christensen var blevet tvunget til at afskedige sin justits-

Kongebesøget i Thisted i sommeren 1908 blev foreviget på postkort.

minister, P. A. Alberti, på grund af alskens rygter om økonomisk uredelighed. Men det var først efter Jyllandsrejsen, at det måske mest opsigtsvækkende skete. Den tidligere justitsminister og ledende venstrepolitiker mødte op hos politiet og meldte sig for bedrageri og dokumentfalsk for det dengang svimlende beløb af 15 millioner kroner. Årtiets største politiske skandale. Men da konseilspræsidenten rejste rundt i Vest- og Nordjylland med kongefamilien kunne han ikke vide, hvad der ventede kort efter hjemkomsten til hovedstaden: Hans dage som landets politiske leder var ved at være talte.

I sommeren 1908 åndede alt endnu idyl og ingen fare. Bortset fra den torn i det kongelige øje, som Politikens journalist Andreas Vinding udgjorde med sine skriverier i den radikale hovedstadsavis. Han var ikke så kongetro, at det gjorde noget, og gennem kongerøgelsen kunne han se – og skrive – mere end de andre journalister, reportere og redaktører, der ledsagede kongefamilien på færden gennem Jylland. Vi har bemærket observationerne vedrørende fyrretræskassen med ordener, og vi kan læse om de omfattende afskedsceremonier på Hovedbanegården: "Kongen sagde farvel til general Lütken og oberst Sønderøxe, mens dronningen fik mange smukke ønsker med på vejen af kommandør Hovgaard og Eugen Petersen. Kammerherre Herbst trykkede prins Gustav varmt i hånden, og prinsesse Dagmar tog en rørende afsked med J. C. Christensen, indtil han allerunderdanigst gjorde prinsessen opmærksom på, at han selv skulle med."

Jo, Andreas Vinding brugte sine øjne og noterede, hvad de så. Det gjorde han også efter tilbagekomsten til Thisted fra Vorupør torsdag den 6. august. Kongefamilien besøgte blandt andet kirken, skolen og asylet "og museet, hvor kongen nær var kørt forbi, dersom en ung dame ikke havde viftet ham tilbage med en rosenbuket." Skrev Andreas Vinding, en skribent med en elegant pen, der både kunne causere og slå til i velfunderede reportager, når det var dét, der var behov for. Det var således ham, der bidrog med afgørende oplysninger netop i efteråret 1908 i Alberti-affæren. Og medvirkede til at trække tæppet væk under den regeringsleder, han havde fulgt på rejsen med kongefamilien gennem Jylland få måneder forinden.

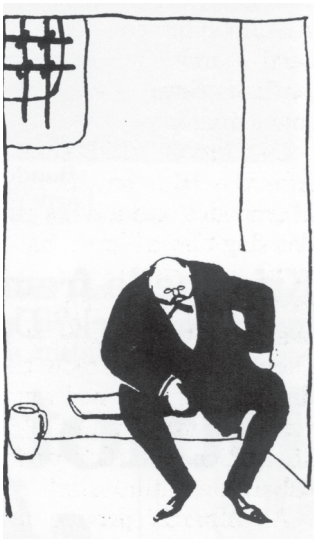
Modsat side - nederst:
Med kurs mod Vorupør. Kong Frederik VIII har sat sig godt til rette med amtmand Simony ved sin side i grev Bille Brahes 50 hestes automobil.

Jens Munk-Poulsen var af den opfattelse, at fiskerne måtte have større både, kuttere, så de kunne sejle længere ud til de store fiskepladser. Men der var grænser for, hvor store bådene kunne være, når de skulle trækkes op på stranden. Det var jo i håndspillets tid. En havn var derfor løsningen.

Det var det også, da kongefamilien kom på besøg i 1908. Og Jens Munk-Poulsen kendte sin besøgelsestid. Han benyttede sig af lejligheden til at slå et alvorligt slag for fiskerihavnen på netop dette sted på vestkysten. En effektfuld og smukt udformet salgstale for hans elskede Vorupør og dens fiskere. Det var torsdag den 6. august.

"Takket være det overordentligt smukke, stille vejr, blev automobiltoget til Vorupør i høj grad vellykket," kunne man læse i Thisted Amts Tidende dagen efter. Der var stillet 17 biler til rådighed fra et større område med plads til 60 personer. Chaufførerne, der samtidig var bilernes ejere, talte såvel direktører som militærpersoner, grever og baroner fra hele landet, der havde taget turen til Thisted for at agere – chauffører. Det var en æressag. Og så skulle de garantere, at bilerne kunne stå hele distancen ud til havet og ikke gik i stå undervejs og væltede det program, der havde været lang tid undervejs. Da majestæterne ved 14-tiden begav sig gennem Thisted med kurs mod vestkystens vilde vover, vakte de opsigt. En automobil var stadig et særsyn på disse kanter og så 17 af slagsen. Og med de kongelige. Det var jo som at være med ved bordet, hvor alt blev serveret på ét fad.

Foruden majestæterne og deres følge deltog amtmanden og borgmesteren, de fleste medlemmer af amtsråd og byråd, egnens rigsdagsmænd samt flere af Thisted bys embedsmænd: "Klokken blev over to, før majestæterne



P. A. Albertis skygge fulgte J.C. Christensen på dennes triumfrejse. Alberti gik af som justitsminister 24. juli. I september meldte han sig som storbedrager. (Tegning: Axel Nygaard).

kom ind med Sleipner, men så var man også hurtig færdig til at køre. Toget, der lededes af ingeniør Sletting, Vorupør, startede fra havnepladsen, hvor der var samlet en uhyre menneskemængde. I spidsen kørte kongen med amtmand Simony i det kammerherre, grev Bille Brahe tilhørende store 50 hestes automobil. Derefter kørte dronningen og prinsesserne, ledsaget af kammerherre de Steensen-Leth, i en lukket automobil, tilhørende fabrikant Hess, Vejle."

I jævn fart kørte toget gennem de menneskefyldte gader under jublende hurraer for majestæterne. Nogle steder undervejs blev der endog råbt hurra af hjertens lyst. Et lille stykke uden for byen standsede toget, idet der var lidt i vejen med grev Bille Brahes automobil, men det varede dog kun få øjeblikke, før man kunne fortsætte. Og man nåede frem til Vorupør uden yderligere forsinkelser. I Vorupør var der samlet 'en umådelig menneskemængde', der blev anslået til 5-6000. Ved molen var der rejst en æresport af fiskegarn.

Det var her, Jens Munk-Poulsen som Dansk Fiskeriforenings tillidsrepræsentant for Jylland, bød de kongelige velkommen:

"Mange af os, der er til stede her i dag, ser Deres Majestæter for første gang. Men selv om vi til daglig lever langt fra hovedstaden, har vi herude dog ofte haft lejlighed til på en særlig måde at mindes vort kongehus med tak. Når det lunefulde Vesterhav rejste sig og de frådende bølger tog mænd og fædre i favn, da blev der sorg og nød i det fattige hjem, men da var kongehuset altid i første række til at lindre nøden, og derfor føler jeg trang til at bringe Deres Majestæter en varm tak fra de mange enker og børn her på vestkysten; ti for disse betød hjælpen et sorgfrit udkomme i stedet for at måtte ty til fattigvæsenet.

By og borgere klædt på til kongebesøg og til et optog af automobiler, man aldrig havde set magen til.

Og som vi på denne måde hidtil har erfaret Deres Majestæts varme interesse for fiskerne, således er vi også forvisset om en mægtig bistand i fremtiden til løsning af opgaverne. Vi glæder os ved herude, at vort lille land på visse områder endog er nået til at kunne gå i spidsen i udviklingen; men jeg tror her at turde udtale, at når det bliver gjort muligt for den danske fisker, da vil han også med ære kunne hævde sin plads i første række.

På de områder hvor vi har haft mulighed for at kunne følge med - f. eks. ved brugen af motorer - er Danmarks fiskere i første række, og i England er mange af de vigtigste førerposter på fiskefartøjer betroet danske mænd. Jeg er vis på, at den danske fisker hverken mangler evner, mod eller energi for at kunne hente sin part af havets rigdomme hjem; men det vi mangler her på vestkysten er havne, hvorfra vi kan drive vort fiskeri med tidssvarende fartøjer og redskaber. Derfor er det os en stor glæde at have Deres Majestæter iblandt os netop her på denne kyst for ved selvsyn at få interessen forøget og sandheden af vor fremstilling bekræftet. Vi nærer da det håb, at det med Deres Majestæts mægtige bistand må lykkes i nær fremtid at få begyndt på den første vestkysthavn. Det skal blive – derom er jeg forvisset – til gavn og glæde for tusinder af hjem og til ære for vort land."

Og med disse ord bad han den store menneskemængde omkring molen udbringe et leve for kongeparret. Det blev et leve, der havde kunnet høres viden om, hvis alle i fiskerlejet ikke allerede havde taget opstilling ved molen. Kongen strakte sig langt i sin tale om fiskere og havneplaner: "Hvis Gud vil,

Heldigvis var vejrguderne i godt lune, så den flotte æresport og flagallé kunne blive stående, da de kongelige gæster skulle besøge den nye mole i Vorupør 6. august 1908.

Så har også Kong Frederik været en tur ude på Vorupørmolen.

at det kan lade sig gøre, vil jeg være til stede ved indvielsen af den havn, som vi håber blive bygget her!"

Så gjaldt det en tur ud på molen. En tur der nu i mere end 100 år har været obligatorisk for alle, der kommer til havet - til Vorupør. Selv om omstændighederne ikke helt kan sammenlignes, hvis man skal tage Thisted Amts Tidendes reportage for pålydende. Oplevelsen af turen ud på det voldsomme hav og at komme tørskoet tilbage – den er dog den samme. Nok skifter tiderne – det gælder dog ikke molen i Vorupør.

"Kongen og dronningen med følge begav sig, ledsaget af vandbygningsdirektør Westergaard, havneingeniør Bech med flere hen til molen, hvor der var indrettet vogne, som med elektrisk kraft førte majestæterne ud ad den lange bro, der her er bygget ud i det vældige hav. Flagsmykkede motorbåde sejlede frem og tilbage i umiddelbar nærhed af molen og afgav et pynteligt skue. Kæmpekranen kørte, mens majestæterne opholdt sig under den, rundt med en kiste på 90 ton," kunne thyboerne læse i deres avis dagen efter. Det var jo, som læserne selv var med ude på molen sammen med kongen og dronningen. Tilbage på land serverede Hundborg-Jannerup Kommune forfriskninger: sodavand, vindruer, konfekt og cigarer. Det skete i et dertil indrettet telt.

Og det var her, kongen overrakte Jens Munk-Poulsen ridderkorset. Det var her, 'den intelligente lærer', som man kunne læse i en hovedstadsavis, blev ridder af Dannebrogsordenen. Kongen udtalte sig meget anerkendende om det store arbejde, thyboen havde udført på fiskeriområdet: "Et arbejde der havde båret gode frugter, og som kongen påskønnede," noterede den lokale avis. Vorupørlæreren var kommet ind i en eksklusiv kreds af riddere.

Kort efter satte automobiltoget sig i bevægelse med kurs mod Thisted. Naturligvis under jublende hurraråb.

Foregangsmanden

I 1880erne var Indre Mission begyndt at virke blandt vestkystens fiskere, og blandt de tidligst vakte var den unge begavede fisker Jens Munk-Poulsen (1860-1921), som i 1882 kom på Ranum Seminarium ved økonomisk støtte fra hjembyens fiskere.

Jens Munk-Poulsens svigerfar, kromanden i Stenbjerg, havde i første omgang støttet ønsket om at læse til lærer - også økonomisk - men da han erfarede, at afholdsmanden Munk-Poulsen også var blevet vakt, var det slut med pengene. Læreren i Stenbjerg trådte ind i stedet og udfærdigede et aktiebrev, hvor de fattige fiskere lovede små bidrag til Jens Munk-Poulsens uddannelse. Den vordende lærer påtog sig undervisningen af forskoleeleverne i Vorupør. Og kromandens datter var flyttet hjem til Munk-Poulsens forældre.

Med etableringen af Vorupør Fiskercompagni skrev Jens Munk-Poulsen et usædvanligt kapitel i Danmarkshistorien. Det handlede om et materielt og åndeligt fællesskab, som var baseret på medlemmernes fælleseje og det ubetingede krav om at være vakt.

Da havnesagen var tabt for Vorupør, støttede Jens Munk-Poulsen i Folketinget Hanstholm-planerne, så han er også en del af denne havns historie.

Jens Munk-Poulsen var i ordets bedste betydning en foregangsmand, der alene i kraft af sit eksempel blev et forbillede for mange i Thy: "Jeg forstod dem og følte med dem, thi jeg var jo selv en af deres egne," som han skrev. Han var engageret inden for Vorupør Fiskeriforening, der kom til verden i 1892 og som med omkring 100 medlemmer var en bredere organisation, der bl. a. arbejdede for at få anlagt en læmole - og senere havn - i Vorupør og havde samarbejde omkring afsætningen af fisk. Fra 1889 blev han bestyrelsesmedlem i De Samvirkende Jyske Fiskeriforeninger og fra 1900 i hovedbestyrelsen for Dansk Fiskeriforening. Fra 1904 blev han hovedforeningens konsulent i Jylland. Det var som sådan, vi *også* mødte ham under kongefamiliens besøg ved indvielsen af læmolen i 1908. Først og fremmest var han Vorupørs mand.

Jens Munk-Poulsen modtog som nævnt ved den lejlighed Dannebrogsmændenes Hæderstegn - et ridderkors - af Frederik VIII og skrev efterfølgende - som sig hør og bør - en selvbiografi til Ordenskapitlet, hvor man får lidt af baggrunden for, hvad der bevægede ham i sit virke til gavn for fiskerne på vestkysten. Faren var tidligt blevet svagelig, og moren, to ældre brødre og han selv måtte skaffe penge til huse ved at gå fra dør til dør inde i landet med deres fisk. Indignationen i barndommen og ungdommen over forskelsbehandlingen af fiskerne blev en væsentlig del af drivkraften som igangsætter inden for fiskeriet: "Der var så stor forskel på landboere og kystboere, at vi blev set på med ringeagt, og vi måtte derfor altid være belavet på at blive gjort grin med, når vi falbød vor vare omkring i gårdene. Dette smertede mig dybt allerede som barn, men denne ringeagt, som man følte for kystboerne, havde vel for en del sin grund i, at fiskerne i mange stykker levede et meget fattigt og for fleres vedkommende dårligt liv i svir og drik, og som følge heraf måtte de, så snart fiskeriet slog fejl, enten ty til fattigvæsenet eller også gå på landet og betle. En 'havbo' som man kaldte os - med en fiskekurv på ryggen - var i manges øjne kun anledning til grin og latter."

Jens Munk-Poulsen var medlem af Hundborg-Jannerup Sogneråd. Den første repræsentant for havboerne. Han fik hurtigt et ry for at være kostbar med alt dét, han angiveligt fik gennemført til fordel for kommunens vestligste egne. Han kæmpede på alle fronter for kystens beboere. I 1901 stillede han op til folketingsvalget for Højre - det var traditionen for Indre Mission. Han kom dog ikke ind. Det gjorde han til gengæld i 1913 - da han stillede op for Venstre.

Den unge skolelærer Jens Munk-Poulsen.

Jens Munk-Poulsen med den store børneflok og hustruen Maren. Hun var datter af kroejeren i Stenbjerg.

I Dansk Biografisk Leksikon får thyboen Jens Munk-Poulsen bl. a. følgende karakteristik: "Han fik hurtigt en position i Folketinget, fortrinsvis inden for sit eget område fiskeriet. Han var en varm fortaler for Hanstholm Havn og nåede at se den vedtaget i 1917. Samme år blev han ramt af en hjerneblødning, som han aldrig kom over. Som foregangsmand for fiskeriet var Munk-Poulsen den, der førte erhvervets egne mænd i ledelsen af dets organisationer. Men foretagendet hjemme, Vorupør Fiskercompagni, synes han ikke at have held med at eksportere."

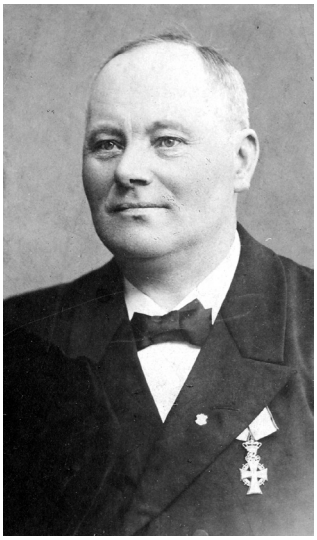
Måske har det autoriserede leksikon ikke helt ret på dette punkt. Munk-Poulsen bidrog i sit virke som konsulent for vestkysten til, at et antal andelsforeninger blev oprettet i de forskellige fiskerlejer.

Ren idyl var det dog ikke. Tiderne skifter. Og med tiden var der blandt fiskerne opstået stigende utilfredshed med, hvad der blev betegnet som Jens Munk-Poulsens patriarkalske ledelsesform. Fiskerne havde fået større selvbevidsthed - ikke mindst takket være Munk-Poulsen. Striden kulminerede i 1919, da omkring 150 fiskere fra Vorupør, Klitmøller og Stenbjerg vedtog at stifte en ny og moderne andelssalgsforening. I august samme år ændrede Vorupør Fiskercompagni sine vedtægter, så man ikke længere krævede afholdenhed og tilslutning til Indre Mission for at være medlem. Men helt indtil 1984 var det for medlemmerne af foreningen ikke tilladt at fiske om søndagen.

Ændringen i 1919 er ikke gået stille af. Det kan man mellem linjerne forstå af et brev, som man ti år senere fandt i den nu afdøde Munk-Poulsens efterladte papirer: "Til Fiskercompagniet. Jeg vil ved disse linjer sige nogle få ord

til afsked, både til compagniet i den gamle form og til compagniet i den nye form. Allerførst vil jeg bede eder alle og hver enkelt tilgive og glemme hvert utilbørligt ord, som jeg har talt, og som ikke er fyldt med Christi kærlighed, thi han truede ikke, da han led, men overlod det til Ham, som dømmer retfærdigt. Det har jeg så tit ikke gjort, og det er min fejl og min skyld," skrev Jens Munk-Poulsen.

Tilbage står dog uantastet billedet af en fisker, der som ung får chancen for at uddanne sig og vender tilbage til den hjemstavn og de mennesker, der har sikret ham det økonomiske grundlag som seminarist. Det er en gæld, der i mere end én forstand skal betales tilbage. Han har forpligtet sig på at vie sit liv til at skabe bedre livsbetingelser på egnen, og han går ind i sin tid med en usædvanlig arbejdsiver, et stort praktisk talent for handling og engagement. Ved adskillige lejligheder demonstrerer han desuden betydelige evner for i skrift og tale at kæmpe for sin og egnens sag. En indsats der sætter spor helt op til nutiden og står lysende som et fyr ved Vesterhavet, når Hanstholms tidlige historie skal fortælles.



Jens Munk-Poulsen. Vorupør Fiskercompagnis forretningsfører, medlem af bestyrelsen for Dansk Fiskeriforening og medlem af Folketinget 1913-20.

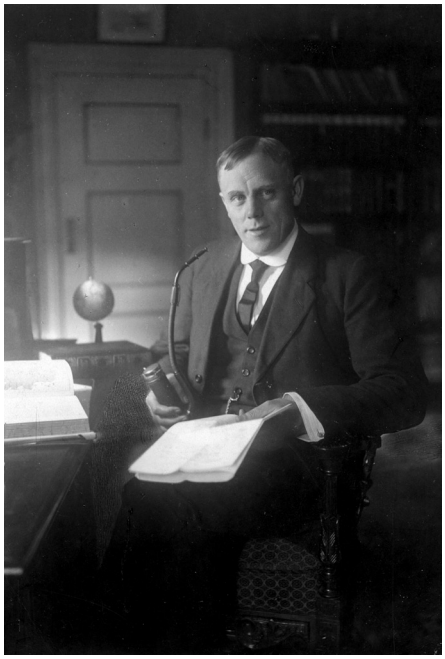
Havnesagens primus motor

Med kongebesøget i 1908 var Vorupør og dermed havnesagen for alvor eksponeret i den danske offentlighed. Meget tyder på, at det kun var i kraft af et energisk benarbejde, udfoldet af Jens Munk-Poulsen, at kongen med følge overhovedet kom til Vorupør. Amtmanden, der stod for tilrettelæggelsen af kongens besøg i Thisted, havde på ingen måde regnet med en besværlig tur til Vorupør. Munk-Poulsen havde forgæves prøvet at overtale ham, og formentlig var det en direkte henvendelse til J. C. Christensen, der fik udflugten til havet sat på programmet.

Kongebesøget var langt fra den eneste mediebegivenhed sat i værk af Munk-Poulsen. I løbet af vinteren 1907 bragte Berlingske Tidende en serie af artikler, der fremhævede Vorupørs helt specielle forudsætninger for at blive hjemsted for den store vestkysthavn, man så længe havde debatteret. Den følgende sommer kom Folketingets finansudvalg så på besøg ledsaget af bl.a. vandbygningsvæsenets direktør. Her blev de modtaget af Munk-Poulsen, og ingeniør Saabye, der repræsenterede det firma, der byggede molen, redegjorde for mulighederne for at anlægge en havn, hvor den næsten færdigbyggede læmole kunne indgå. Han anslog, at havnen kunne bygges for syv-otte mio. kr.

Tilstede var også Dansk Fiskeriforenings formand, kommandør Sølling, der pegede på den stærke udvikling, vestkystfiskeriet havde gennemløbet i de foregående år. Den udbyggede Esbjerg havn var allerede for lille. Den nye Skagen havn var ved at være fyldt med kuttere endnu før, den var færdigbygget, og ved Thyborøn trodsede en flåde på efterhånden 50 kuttere de vanskelige indsejlingsforhold. Derfor var det Dansk Fiskeriforenings opfattelse, at en havn i det nordvestlige Jylland hurtigt ville blive fyldt med kuttere og dermed blive til stor gavn for erhvervets udvikling. Den bedste placering ville være Vorupør: "Når alle forhold tages i betragtning, tror jeg ikke, der på hele vestkysten findes en mere ideelt beliggende plads for en fiskerihavn end her ved Vorupør".

Og så var der en fornem frokost på Vorupør Badehotel uden servering af spirituøse drikke.



Jens Sørensen Vanggaard var repræsentant for Hjørringkredsen i Folketinget 1910-1943. Vanggaard arbejdede tæt sammen med Jens Munk-Poulsen i kampen for en vestkysthavn. (Lokalhistorisk Arkiv i Hjørring).

Blandt Dansk Fiskeriforenings mange lokalforeninger langs den jyske vestkyst havde der hersket stor uenighed om, hvor det var ønskværdigt at placere fiskerihavne, og denne splittelse havde i høj grad svækket foreningen i forhold til regering og rigsdag. Den helt afgørende nyhed var, at Dansk Fiskeriforening nu talte med én stemme, og stedet var Vorupør. Der kan næppe være tvivl om, at Jens Munk-Poulsen også har spillet en afgørende rolle i den proces. Han var i 1900 blevet valgt til Dansk Fiskeriforenings bestyrelse og havde i 1904 fået en helt speciel position som foreningens tillidsmand for Jylland. Denne funktion udøvede han med en omfattende rejseaktivitet langs vestkysten frem til 1911.

Foreningen havde dannet et særligt vestkysthavneudvalg, der i december 1907 fik foretræde for dels regeringen, repræsenteret ved konseilspræsident J. C. Christensen, finansminister Vilhelm Lassen og trafikminister Svend Høgsbro, dels for formændene for Folketing og Landsting. Her rejste udvalget 'i fuld enighed' fra alle vestkystfiskernes foreninger kravet om 'en større central-fiskerihavn ved Vorupør'. Efter fyrre års debat var det nu på tide at skride til handling, og sagen er så stor, at den med rette kan kaldes national. Efter mødet med regering og rigsdag var der pressemøde, hvor udvalget bl.a. gjorde opmærksom på, hvordan vestkystens fiskere fra deres små, åbne både måtte se på, "at englændere og tyskere øser op af Nordsøens fiskerigdomme lige uden for deres dør".

Noget resultat kom der imidlertid ikke ud af dette forsøg på at omsætte den langvarige debat til politisk handling. I kølvandet på Albertiskandalen mistede J. C. Christensen sin magtfulde position, og da Det Radikale Venstre i 1909 dannede sin første regering gjorde Dansk Fiskeriforening et nyt forsøg. Vestkysthavneudvalget fik arrangeret et møde med konseilspræsident C. Th. Zahle, finansminister Edvard Brandes og trafikminister Wilhelm Weimann. Heller ikke denne aktion førte til realpolitisk handling. Finansministeren tillagde sagen stor betydning og anbefalede fiskeriforeningen at holde fast i kravet om én havn på ét bestemt sted. Et lovforslag ville komme frem, "så snart statens økonomiske stilling tillader det". Men altså ikke noget forpligtende tilsagn. Regeringen afgik allerede det følgende år.

I 1913 blev Jens Munk-Poulsen valgt til Folketinget som repræsentant for Thistedkredsens Venstre. I samarbejde med Jens Sørensen Vanggaard, valgt i Hjørring Amt, etablerede han hurtigt en stærk position som fiskerierhvervets og havnesagens talsmænd på tinge. Allerede ved første behandling af finanslovsforslaget for 1914/15 markerede Munk-Poulsen sig med en lang både saglig og appellerende tale, hvor han så at sige tog Folketinget i skole og udredte havnesagens lange historie og fiskerierhvervets udvikling. Han konkluderede, "at vi har ikke råd til at lade være at bygge havn på vestkysten".

Kort efter – i november 1913 - indkaldte Dansk Fiskeriforening til et stormøde i Fredericia med 200 deltagere fra hele landet. På det tidspunkt havde Det Radikale Venstre påny dannet regering, og herfra deltog forsvarsminister P. Munch, trafikminister Jens Hassing-Jørgensen og landbrugsminister Kr. Pedersen Sandby. Desuden var vandbygningsdirektør V. Westergaard og et antal folketingsmedlemmer til stede. Munk-Poulsen var der selvfølgelig også. Begrundelsen for mødet var, at fiskerierhvervet i de forløbne år af århundre-

Det nydannede ministerium Zahle lader sig som noget helt nyt i juni 1913 fotografere i afslappet stil i finansminister Edvard Brandes' have. Trafikminister Jens Hassing-Jørgensen yderst til højre. (Folketingets Bibliotek).

det havde udviklet sig langt stærkere, end betænkningen fra 1900 havde forudset. Munk-Poulsen rettede et skarpt angreb på kommissionen fra 1897-1900, "der hver for sig var dygtige mænd på deres område, men som intet kendte til fiskeriforhold og intet til vestkysten". Samtidig gjorde han opmærksom på, at den økonomiske byrde ved et stort havneanlæg ville blive væsentligt formindsket, hvis staten i tide eksproprierede de tilstødende arealer. Et afgørende argument var også de andre landes storfiskeri i Nordsøen. "Jeg gad vide, hvad englænderne og tyskerne tænker, når de ligger ude på deres store flåder og opfisker rigdomme lige for vores næser. Jeg tror, de tænker noget lignende som: de dumme, dumme danskere".

Havneingeniør Zahrtmann gjorde opmærksom på, at det ikke kun var et spørgsmål om økonomi. Det var en meget stor teknisk udfordring at bygge en havn på den åbne vestkyst. Ved pålandsstorm kunne det blive livsfarligt at sejle ind i indløbet, og der ville danne sig en stor sandrevle foran indløbet. Vandbygningsdirektør Westergaard udtrykte også stor betænkelighed ved forslaget. Et større havneanlæg på vestkysten ville efter hans vurdering koste 50 mio. kr.

Jens Hassing-Jørgensen, der jo var den ansvarlige minister for området, mødte op med det konkrete tilbud, at man først forsøgte sig med et både teknisk og økonomisk overkommeligt lille havneanlæg ved Thyborøn. Det kunne bygges for omkring 100.000 kr. Så kunne man senere hen overveje et større projekt på den åbne vestkyst. Munk-Poulsen fandt, "at ministerens tale var lidt mager".

Stormødet sluttede med en lidt vag opfordring til bestyrelsen om at forhandle videre med ministeriet.

I januar 1914 udsendte Dansk Fiskeriforening - efter forhandling med ministeren - en erklæring, der anså det for 'påtrængende nødvendigt' at anlægge flere støttepunkter for havfiskeriet: en mindre havn i Thyborøn Kanal, en større fiskerihavn på Thisted Amts kystlinje og en mindre havn ved Hirtshals. Endelig skulle udløbet fra Ringkøbing Fjord sikres.

Den tidligere satsning på Vorupør var hermed nedtonet. Det afspejler uden tvivl en indre uro blandt vestkystens foreninger. Hassing-Jørgensens forslag om Thyborøn var blevet modtaget med stor interesse blandt ikke mindst den vestlige Limfjords fiskere. Den store udfordring for fiskeriforeningen ville nu blive at hindre, at kravet om en større vestkysthavn blev spist af med den lille og billige Thyborøn-løsning.

I de kommende måneder var Dansk Fiskeritidende fyldt med omfattende artikler, der analyserede den udvikling, der allerede var sket i fiskeriet og pegede på det store potentiale, der lå i at få langt flere danske fiskere til at udnytte Nordsøens og Skageraks fiskerigdomme.

Trafikminister Jens Hassing-Jørgensen fulgte op på sagen og forelagde i februar 1914 et lovforslag om sikring og uddybning af Thyborøn Kanal og samtidig anlæg af en mindre havn. Det blev allerede dagen efter fulgt af et privat lovforslag, stillet af en gruppe venstre-folketingsmænd, herunder J. C. Christensen, Jens Sørensen Vanggaard og Jens Munk-Poulsen, der i overensstemmelse med Dansk Fiskeriforenings forslag ville forpligte Folketinget på en samlet løsning, der også omfattede en havn i Thisted Amt og ved Hirtshals. Til nærmere at bestemme beliggenheden af den store havn i Thisted Amt opfordrede forslagsstillerne til, at der blev nedsat en kommission, der skulle bestå af vandbygningsdirektøren, fiskeriinspektøren, to ingeniører, der allerede havde udført større entreprenøropgaver på vestkysten og to med fiskeribaggrund, udvalgt af Dansk Fiskeriforening. Ret beset et noget utraditionelt lovforslag, der både rummede en havnelov og den kommission, der skulle forberede havneloven. Meget tyder på, at forslaget især var tænkt som en platform for de videre forhandlinger med ministeren.

Dermed var der for første gang lagt konkrete lovforslag på Rigsdagens bord. Havnesagen var for alvor kommet ud af den skygge, betænkningen fra 1900 havde kastet over den. Det nedsatte folketingsudvalg nåede ret hurtigt frem til et kompromis. Ministeren fik sit forslag om Thyborøn gennemført, og de private forslagsstillere fik den kommission, de havde ønsket sig. Dansk Fiskeriforening tolkede forhandlingsforløbet sådan, at alle partier nu var enige om, at tiden var inde for en samlet løsning af den havnesag, der havde været til debat i årtier. Og ingen havde taget anstød af de 18 mio., der i lovforslaget var nævnt som beløbsramme for de to havne. Allerede 25. juni 1914 var kommissionen udnævnt og klar til at trække i arbejdstøjet.

Tidspunktet var gunstigt. Danmark var et samfund i dynamisk vækst både med hensyn til landbrug og industri. Over hele linjen herskede der optimisme og tro på fremtiden. Nu skulle også fiskerierhvervet for alvor med på udviklingsvognen.

Ingen kunne vide, at den østrigske tronfølger skulle udsættes for et politisk attentat tre dage senere, og at en langvarig og altforandrende verdenskrig ventede lige henne om hjørnet.

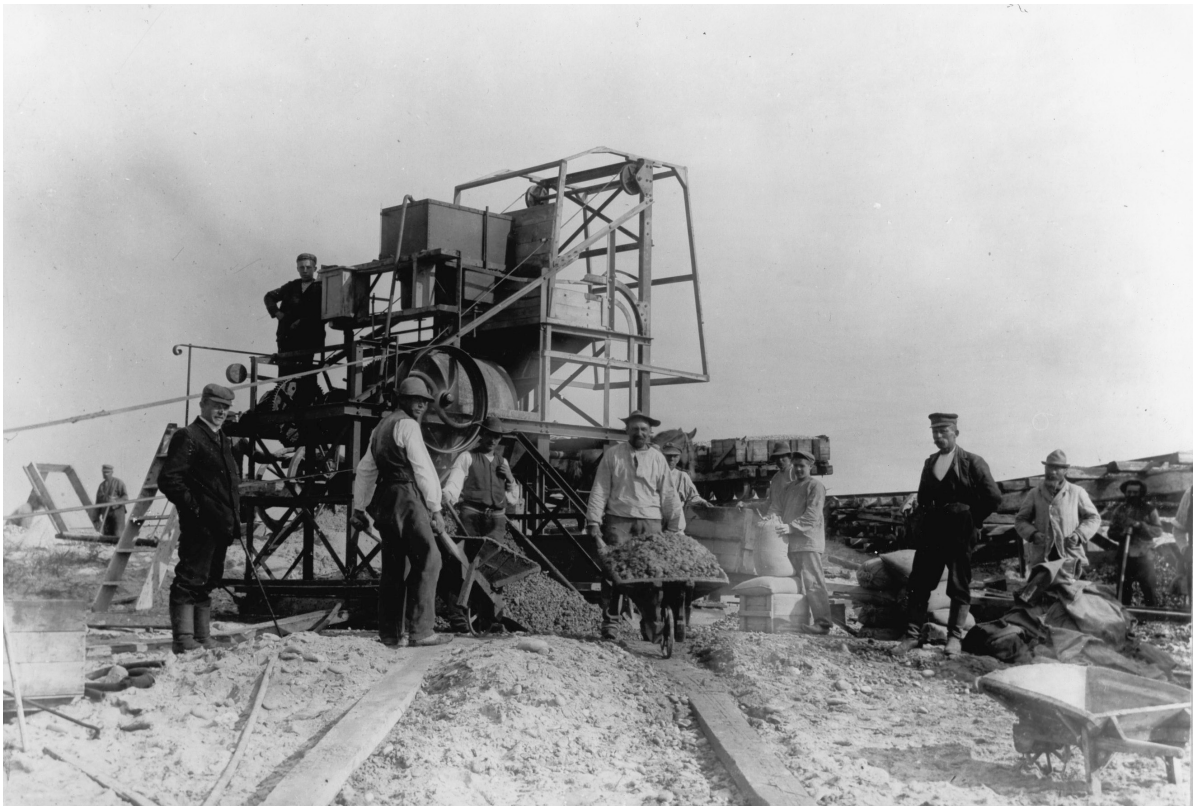
Betænkningstid

Trafikminister Jens Hassing-Jørgensen rettede sig helt og fuldt efter forslagsstillerne i Folketinget, da den aftalte kommission skulle sammensættes. Vandbygningsdirektør V. Westergaard blev formand, og dermed var statens egen ekspertise og erfaring på området inddraget. Som de særligt fiskerikyndige blev – udover fiskeriinspektør Mortensen – kutterfører M. C. Jensen og fisker O. J. Kristiansen udpeget. De to var henholdsvis formand for og medlem af bestyrelsen for Dansk Fiskeriforening. Det havde været et alvorligt kritikpunkt mod den tidligere kommission, at den hverken rummede jyder eller folk med praktisk erhvervserfaring. Alene på det punkt markerer denne kommission et skifte til en ny tid, der tager interesseorganisationerne alvorligt og inddrager dem aktivt i den forberedende lovgivningsproces.

Så havde lovforslaget jo krævet, at man inddrog ingeniører med erfaring fra opgaver på den jyske vestkyst. Det blev ingeniørerne K. Schøller og Jørgen Fibiger. Sidstnævnte kom til at fungere som "kommissionens ledende ingeniør", som det hedder i kommissoriet. Det kom i høj grad til at holde stik. Betænkningen, der var færdig i 1916, har næsten karakter af en velskrevet ingeniørafhandling. Og det er ganske givet Jørgen Fibigers pen, der har formet den.

Jørgen Fibiger var på ingen måde tilfældig valgt. Han havde deltaget i arbejdet med udbygning af Hirtshalsmolen som nyuddannet ingeniør 1892-94 og selv været entreprenør på den seneste udbygning 1897-1900. Han inddrog i høj grad metoder og erfaring fra denne 'forsøgsmole' i betænkningen. Jørgen Fibiger havde fiskerierhvervets tillid. Fra arbejdsårene ved Hirtshals

Vandbygningsingeniører besigtiger Hirtshalsmolen. Fra venstre: Beck, Fibiger, Hummel, Poulsen, Buhl, Westergaard og Ollendorff. Ca. 1900.



Betonblandemaskine. En helt ny teknologi. Her anvendt i Agger ca. 1900.

var han på god fod med folketingsmand Jens Sørensen Vanggaard og havde været rådgiver for Dansk Fiskeriforening i forbindelse med udarbejdelsen af det lovforslag, der havde ført til nedsættelse af kommissionen.

Kommissionen indledte ganske klogt arbejdet med at tage ud for at kigge nærmere på den virkelighed, det handlede om og for at samtale med fiskerne i de berørte områder. Midt i juli aflagde medlemmerne besøg i Vorupør, Klitmøller, Hanstholm og Sandnæshage. I Vorupør var Munk-Poulsen naturligvis til stede. Man beså de opførte moler ved Vorupør og Roshage. Man lyttede til de fremmødte fiskeres erfaringer og viden om kysten. Specielt for Hanstholm blev det fremhævet, at en havn her ville ligge beskyttet for sydvestlige og vestlige vinde. I dårligt vejr havde både fra Vorupør og andre pladser ofte med held søgt landing ved holmen.

I øvrigt fremhævede fiskerne, at kystlinjen her ikke havde ændret sig i mands minde bortset fra de sandaflejringer, der var dannet på vestsiden af den nyopførte mole.

Kommissionen drog fordel af de grundige undersøgelser af strømforhold og materialevandringer, som tidligere kommissioner og vandbygningsvæsenet havde gennemført. Det gjaldt først og fremmest boringer og målinger gennemført af ingeniør Hummel i 1888 og 1889. Det sparede den nye kommission for ganske meget tidkrævende arbejde. Det var forudsætningen for, at den kunne arbejde så hurtigt og gjorde det muligt at konkludere med større sikkerhed.

Den oprindelige Hirtshalsmole var blevet blev opført 1879-1880, og den hav-

de holdt sig godt i de forløbne 35 år. Den blev forlænget i 1892, og det havde været en stor teknisk udfordring, da arbejdet måtte foregå på store vanddybder. Her havde den ansvarlige ingeniør, J. Ollendorff, Frederikshavn, ladet sig inspirere af den nyeste viden hentet i engelske tidsskrifter. Opgaven bestod i at få etableret en støbning under vand på et fast grundlag. Dertil konstruerede Ollendorff store tømmerkister, hvis midterste lastrum blev fyldt med sten. Og så lod man dykkere gennemføre støbningen, når tømmerkisten var anbragt.

Fordelen ved at bruge tømmerkister frem for f.eks. armeret beton var, at tømmerkisterne var elastiske, og lasten af sten ville sikre en ligevægt under ekstreme forhold. Og så skulle man beklæde tømmerkisterne med Jarrah-træ, en eukalyptosart, der var modstandsdygtig overfor pæleorm. Det hele skulle samles med trænagler eller kobbersøm, der bidrog til smidigheden.

Det var denne teknik - i beretningen udnævnt til et pionerarbejde - kommissionen nu anbefalede anvendt ved de påtænkte havnebyggerier. Jørgen Fibiger havde jo fulgt dette arbejde på nærmeste hold, først som medarbejder, senere som entreprenør.

Også med hensyn til betonstøbninger var der indhøstet væsentlige erfaringer især baseret på forsøg udført af vandbygningsingeniør A. Poulsen, Lemvig. I øvrigt den mand, der senere skulle blive havnebygger Fibigers skarpeste kritiker. Poulsen anbefalede at tilsætte molér til cementen. Det var en ny viden, der havde vakt stor international anerkendelse.

Så var der selve placeringen af havnene. Også her trak kommissionen på den nyeste internationale viden, ikke mindst fra nyt italiensk havnebyggeri. En grundlæggende erkendelse var, at stejle kyster bibeholder deres naturlige tilstand, medens det er flade kysters natur at sande til. "Forbjerge, pynter eller undersøiske rev, der strækker sig ud til den nødvendige dybde, er i stand til at holde de nærmestliggende kyststrækninger fri for sand", hævdede de italienske kilder. Derfor skulle havne på barske kyster anlægges på sådanne stejle fremspring, hvor havnen i sig selv kom til at udgøre den yderste pynt. Her ville der ske en neutralisering af strømforholdene, der både ville hindre tilsanding og lette navigationen ved indsejling i havnen.

Jørgen Fibiger og hans kommission kom til den slutning, at Hirtshals og Helshage udgjorde to velegnede fremspring på den jyske nordvestkyst. Strømforholdene ved Hirtshals var i forvejen grundigt undersøgt. Her ville Norge give læ for alle nordlige og østlige vinde, og det materiale, der blev ført frem af de vestlige vinde, ville fortsætte forbi havnen.

Helshage dannede et tilsvarende fremskudt punkt på kystlinjen. Her kunne man nå en vanddybde på 10-12 meter. Der var grund til at antage, at vindenes og havets kræfter her ville virke så samme måde. Dertil kom, at dykkerundersøgelser havde påvist, at havbunden ved Helshage bestod af "et fast kalkstensplateau, der ikke alene var jævnt og rent men tillige dækket af levende vegetation".

Ud for Hirtshalspyntens midte og ud for Helshagepynten ville der ikke forekomme revler eller sandaflejringer, og her ville strømhastigheden have et maksimum. Der ville ikke optræde idvande, og navigatøren kunne regne med stabile strømforhold og tage det med i sine beregninger, når han lagde bestik for besejling af havnen.

Beretningen citerede den danske lodshåndbog. Ifølge den var Jyllands vestkyst "en af de farligste kyster, den søfarende kan nærme sig". Mellem

Spalte op og spalte ned

"Er avisen kommet?". Planerne om havnebyggeriet på vestkysten - og ikke mindst dét ved Hanstholm – blev fulgt med interesse i Thy og dækket i stort omfang af de tre lokale aviser: Thisted Social-Demokrat, venstre-avisen Thisted Amts Tidende og den konservative Thisted Amtsavis. Det var ikke artikler med store overskrifter. Det var tiden endnu ikke til. Heller ikke når det drejede sig om frontberetninger fra verdenskrigen. Men det var i spaltelange referater fra Rigsdagens forhandlinger og omfattende beskrivelser af den tekniske side af de planlagte anlægsarbejder.

Og referaterne fra Rigsdagen stod i de lokale aviser dagen efter møderne på Christiansborg. De var i store træk identiske med referaterne i Rigsdagstidende.

Forhandlingerne i Folke- og Landstinget blev stenograferet og renskrevet, sådan at et referat forelå et par timer efter mødet. Det blev sendt til godkendelse hos de politikere, der havde talt ved mødet samt til medlemmerne i den såkaldte presseloge. De lokale aviser landet over fik referaterne fra Ritzaus Bureau. Det skete via telefonen.

Ritzau 'sendte' på bestemte tidspunkter, og så gjaldt det om, at der på redaktionerne var journalister, som kunne håndtere deres skrivemaskiner med en vis hastighed. En praksis der var gældende helt op 1930erne.

Manuskriptet endte i sætteriet, hvor typograferne, håndsætterne, tog fat. Det var erfarne folk, der kunne få noget fra hånden. De skulle hver klare omkring 250 linjer pr. arbejdsdag. Sættemaskiner dukkede op i slutningen af 1800-tallet, men det var først i begyndelsen af 1920erne, at håndsatsen - delvis - blev erstattet af sættemaskiner på Thisted Amts Tidende.

Det var fra aviserne, thyboerne fik deres informationer om livet omkring dem. Og de blev læst. I flere erindringer kan man læse: "Fra første spalte på forsiden til den sidste på bagsiden." Det var både oplysning og adspredelse, underholdning. For mange var der ikke ubegrænset tid til rådighed. Når hele familien havde været gennem avisen, skulle den videre til naboen. Også dengang kunne det være dyrt at være ene-avislæser. Måske ikke mindst i Thy.

Skotland og Norge lå kysten åben for Atlanterhavets mægtige bølger, der uhindret kunne vælte sig ind på kysten og rejse den brænding, der "har knust så mangt et skib og kostet så mangen sømand livet".

Hirtshals og Helshage var 'de mindst farlige' punkter at anduve på hele vestkysten, hjulpet af nogle af Danmarks betydeligste fyr-, signal- og sirenestationer. Samtidig ville man på disse fremspring gøre havet til medspiller med hensyn til at bevare store havdybder uden for indsejlingerne. Kommissionen – og dermed også Vandbygningsvæsenets direktør, der senere blev meget skeptisk overfor Helshageprojektet - stod samlet bag den konklusion, at her burde de to nye havne bygges.

Den erhvervsøkonomiske argumentation bag havneanlæggene var ganske kortfattet, vel også fordi det aspekt var blevet grundigt vendt i de foregående års debat. Men beretningen konstaterede, at "det fiskeri, der nu drives fra åben strand på vestkysten, rummer ikke nogen mulighed for større udvikling, hvorimod havne ved Helshage og Hirtshals vil byde fiskeriet store fordele". Begge havne ville ligge heldigt for fiskepladserne såvel i Nordsøen som Skagerak. Havnenes betydning var imidlertid ikke indskrænket til fiskeriet. De ville komme til at ligge på hovedruten for alle skibe, der skulle besejle Kattegat og Østersøen. Mulighederne som trafikhavne blev yderligere stimuleret af fremtidige udvidelser af havnene.

Anlægsudgifterne blev anslået til 11,4 millioner for den store Helshage Havn og 4,2 millioner for den noget mindre Hirtshals Havn. Man gjorde omhyggeligt opmærksom på, at der var regnet i 1915-priser. Verdenskrigen havde skabt en helt usædvanlig og svært forudsigelig udvikling af priser og lønninger.

Lov om havne ved Hirtshals og Hanstholm

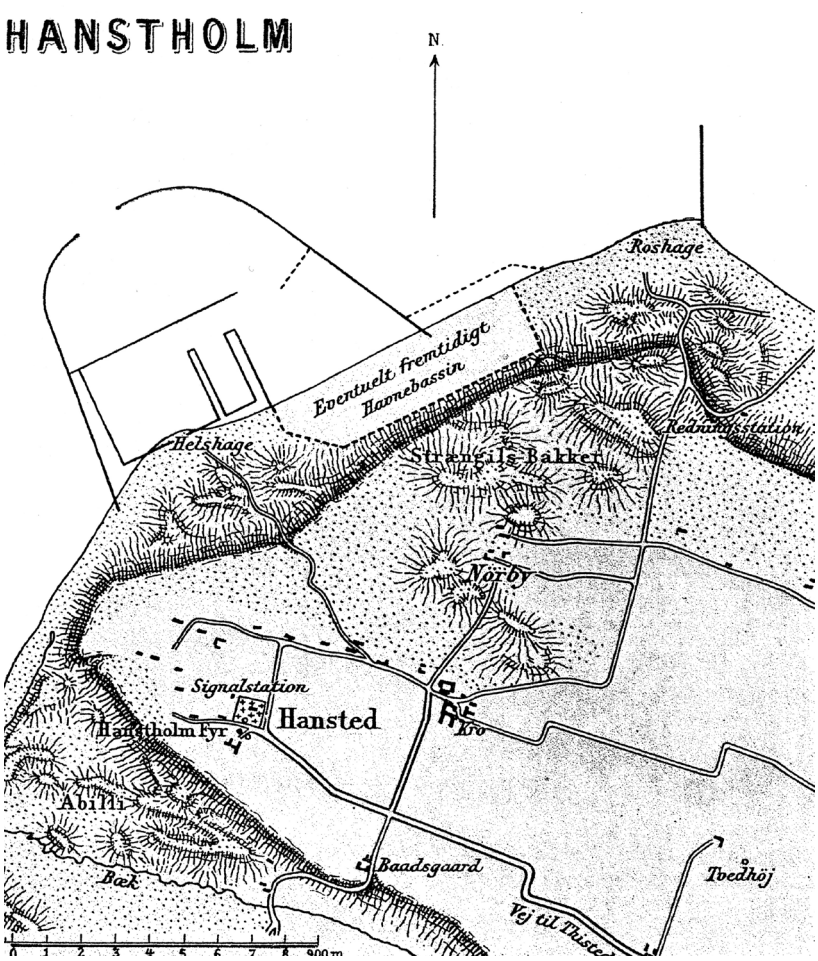
"Danske fiskere kan (…) kun hilse den afgivne betænkning med tilfredshed og glæde". Sådan lød kommentaren fra Dansk Fiskeriforening, da betænkningen forelå. Det blev fremhævet, at betænkningen var enstemmig, og at forslaget var helt i overensstemmelse med de ønsker, der blev fremsat på det store fiskerimøde i Fredericia i 1913. I en opfølgende kommentar understregede foreningen, at det blev nødvendigt straks at ekspropriere de nødvendige arealer omkring Hirtshals og Helshage. Både lokalt og i pressen kom der hurtigt rygter i omløb om at spekulanter allerede var i gang med at få forkøbsret til jorden. Staten måtte sikre sig fortjenesterne ved de forventede værdistigninger og dermed få et væsentligt bidrag til finansiering af havneanlæggene. Desuden var statseje af jorden nødvendig for at sikre en sammenhængende planlægning af jernbaneanlæg og byudvikling. "Det er sandelig på tide, samfundet skaffer sig af med de samfundslus, der søger at æde sig fede ved at snylte på samfundslegemet", hed det med et

Vandbygningsvæsenets ingeniører på inspektionsrejse, 1900. Ollendorff var ansvarlig for Hirtshalsmolen og Jørgen Fibigers læremester. Westergaard var direktør for Vandbygningsvæsenet og formand for kommissionen, der forberedte havneloven i 1917. A. Poulsen var ansvarlig for bygning af Thyborøn Havn og blev senere Fibigers skarpeste kritiker.

ordvalg, der bærer præg af tidens udbredte forargelse over 'gullaschbaroner' og andre, der scorede de store gevinster i krigsårene.

I ingeniørkredse blev betænkningen modtaget med stor interesse. Havnebygmester G. Lorenz, der blev betragtet som førende autoritet på området, anmeldte betænkningen i 'Ingeniøren'. Han sluttede sin anmeldelse med et ønske om, at "handling må følge ovenpå de mange overvejelser", men stillede kritiske spørgsmål til flere af betænkningens teorier om bølgevirkningen på de påtænkte lodrette moler, imødegået af Jørgen Fibiger i en efterfølgende kommentar. Samtidig gjorde han opmærksom på, at den valgte molekonstruktion, opbygget af de nedsænkede tømmerkasser, var projektets 'livsbetingelse'. Den var med til at gøre projektet væsentligt billigere end tidligere forslag, men skulle også udføres på langt større vanddybder og i et langt mere uroligt farvand, end man havde erfaring med ved udvidelsen af Hirtshalsmolen. Den form for molekonstruktion kunne kun udføres i helt roligt vejr, "som kun indtræder nu og da og i korte perioder, som intensivt må benyttes". Her så havnebygmester G. Lorenz den største vanskelighed ved at udføre arbejdet efter den foreslåede metode.

Havnen ved Helshage som den fremtræder i betænkningen fra 1916.



På et møde i Dansk Ingeniørforening i vinteren 1917 fik Fibiger lejlighed til at gennemgå de to havneprojekter og de teorier, de byggede på. Vandbygningsdirektør V. Westergaard var indleder på mødet og forholdt sig helt loyalt til den betænkning, han selv var medansvarlig for. I diskussionen blev der især rejst alvorlige indvendinger mod at overføre de italienske teorier om sandvandringer til den jyske vestkyst. Man burde simpelthen vente, "til videnskaben om havnebygning på sandvandringskyster har nået et større standpunkt end dens nuværende".

Mens havnekommissionen arbejdede, og dens beretning blev diskuteret, lykkedes det at anlægge Thyborøn Havn. Arbejdet blev påbegyndt i 1915, og havnen var klar til at blive taget i brug i 1918, selv om den ydre dækmole først blev helt færdig i 1921. Arbejdet blev gennemført af Vandbygningsvæsenet under ledelse af distriktsingeniør A. Poulsen. Det var en væsentlig mindre havn end den planlagte ved Helshage. Prisen for selve havnen var da også kun 1 mio. kr. Den blev hurtigt fyldt med kuttere og udvidet flere gange i løbet af tyverne og trediverne. Også som nødhavn fik den stor betydning.

I januar 1917 mødte trafikminister Jens Hassing-Jørgensen op i Folketinget med et lovforslag, der stort set uden ændringer byggede på betænkningens

forslag om en mindre havn ved Hirtshals og en større havn ved Helshage. Ministeren havde siden Fredericia-mødet i 1913 været særdeles forbeholden overfor hele vestkysthavnesagen. Bygningen af Thyborøn Havn kan i den sammenhæng betragtes som en afværgemanøvre. Sådan så Dansk Fiskeriforening også på det. Derfor var man så hurtigt ude med det private lovforslag, der førte til nedsættelse af kommissionen. Ifølge en senere erindring var det argumentationen i betænkningen og det lave omkostningsniveau, projektet landede på, der fik ham til at ændre opfattelse. Dertil kom – måske allermest afgørende – at vandbygningsdirektør Westergaard som kommissionsformand bakkede forslaget helhjertet op. Også det var en afgørende vending i forhold til direktørens tidligere holdning.

Den ændrede holdning skal formentlig også ses i sammenhæng med den gyldne tid, fiskerierhvervet havde oplevet i krigsårene. Det var i hvert fald det, venstres ordfører, Jens Sørensen Vanggaard, omhyggeligt redegjorde for i sin ordførertale. Havde man haft vestkysthavnene allerede nu, kunne man have udnyttet den gunstige markedssituation til endnu større vækst i eksporten. Og så formede hans indlæg sig som en takketale til kommissionen for "et overraskende fortræffeligt resultat", og til ministeren og vandbygningsdirektøren, fordi de uden forbehold støttede den. Når de to anlæg var gennemført, kunne man betragte vestkysthavnesagen for løst. Endelig pointerede Vanggaard, hvor vigtigt det var hurtigt at gennemføre de eksproprieringer, lovforslaget bemyndigede staten til.

Jens Sørensen Vanggaard havde stor respekt for Jørgen Fibiger og ydede aktiv politisk støtte til havnebyggerierne i Hirtshals og Hanstholm op gennem 1920erne og 1930erne. (Lokalhistorisk arkiv i Hjørring).

De andre partiers ordførere tilsluttede sig rosen til den fremlagte betænkning. I det nedsatte udvalg blev der – ifølge Vanggaards erindringer – mere modstand mod loven, bl.a. var der røster, der ønskede at tage Hanstholm ud af forslaget og dermed gøre det væsentligt billigere.

Senere var der forsøg på at pille Hirtshals ud. Men enden på forhandlingerne blev, at vestkysthavneloven 31. marts 1917 blev vedtaget enstemmigt og uden ændringer i såvel Folketing som Landsting. Såvel Dansk Fiskeriforenings bestyrelse som Jørgen Fibiger bivånede afstemningen fra tilhørerpladserne.

Trafikministeren gjorde under debatten opmærksom på, at det ville være uklogt at igangsætte de store anlægsarbejder, medens krigstidens dyrtid herskede. Det måtte vente, til det hele blev normaliseret igen. Og så kom Jens Hassing-Jørgensen med nogle betragtninger om Hirtshals, Frederikshavn og Hanstholm, der var mere fremsynede, end han måske var klar over den dag i Folketinget. Han advarede mod at drage spørgsmålet om dampskibsforbindelse til Norge ind i debatten. Det lille anlæg i Hirtshals var ikke tænkt som

trafikhavn, og den etablerede statshavn i Frederikshavn skulle ikke påføres konkurrence. Og så kom pointen, der er interessantset fset ra Thy i dag: "Derimod kan man ikke vide, hvad den vestligere Helshage Havn kan udvikle sig til".

Det 20. århundrede tog form netop i disse forårsdage i 1917. USA trådte ind i Første Verdenskrig og demonstrerede for første gang sin dominerende økonomiske og militære magt. I Rusland begyndte det revolutionære forløb, der førte til etablering af Lenins sovjetmagt. Og ved den yderste rand, på Hanstholmen, var scenen sat til en ny tid og en fremtid, der tog de mærkeligste vendinger.

Set med dagbladet Politikens københavnerøjne var beslutningen om at bygge havne ved Helshage og ved Hirtshals ikke noget, redaktionen ofrede meget spalteplads på. Det var fremmede stednavne langt væk fra Rådhuspladsen. En undtagelse var de dage, da de to havneanlæg var på dagsordenen i Rigsdagen, hvor havnelovene blev kædet sammen med de storstilede planer til udbygning af et jernbanenet og bygning af en Storstrømsbro.

I vinteren og foråret 1917 stod det lille Danmark til halsen i alvorlige pro-

Jens Munk-Poulsen sammen med Vorupør Fiskeriforenings bestyrelse på landingspladsen i Vorupør. De besigtiger følgerne af en stormkatastrofe i 1908. Munk-Poulsen er blandt sine egne og så alligevel lidt fremmed.

blemer skabt af den store, langvarige krig. Arbejdsløsheden var på 18%. Nationen befandt sig på vågeblus. Der var omfattende restriktioner på brød og sukker. Politiken kunne fortælle, at hver husstand maksimalt måtte bruge seks hl kul eller koks pr måned. Storbyens forlystelser lukkede kl. 22, restauranter kl. 23, butikker kl. 18.

Situationen var blevet yderligere tilspidset, da Tyskland 1. februar dekreterede uindskrænket ubådskrig. Store dele af handelsflåden måtte forblive i land. De skibe, der lokket af de høje fragtrater sejlede ud, var i overhængende fare for at blive torpederet. Samhandelen med omverdenen blev reduceret til en tredjedel. Det var noget, der kunne mærkes. Det mest pikante indgreb var måske, at udskænkning af spiritus fra marts 1917 en tid blev forbudt med den begrundelse, at man derved sparede "de for produktionen nødvendige energiforsyninger og råstoffer". Forbuddet blev efter et par uger afløst af en høj skat på spiritus. I løbet af et år blev prisen på snaps tidoblet. Foreningen 'Den personlige Friheds Værn' blev oprettet som et modtryk til den stærke afholdsbevægelses krav om totalt forbud.

Et nyt ord kom ind i sproget: 'Hamstring'. Alle, der kunne, samlede til huse. Gullaschbaronerne blev tidens vindere – og hadeobjekter. Konservesfabrikanterne havde en kæmpe indtjening på eksport af gullasch til den tyske hær. Spredt over landet var der nu 148 konservesfabrikker, mod 50 før krigen, og eksporten var 50 gange så stor.

En anden stor begivenhed var salget af De Dansk-Vestindiske Øer til USA. Det havde været forsøgt flere gange, men efter hemmelige forhandlinger med USA i 1916 og en folkeafstemning i december var det nu en realitet. 31. marts 1917 – samme dag som loven om havne i Hirtshals og Helshage blev vedtaget – blev de tre små øer overdraget til USA. Og Danmark modtog betalingen i form af 20 mio. gulddollars. Debatten om dette salg havde været ganske lidenskabelig, og nationale kræfter i Højre og et godt stykke ind i Venstre havde kæmpet tappert imod.

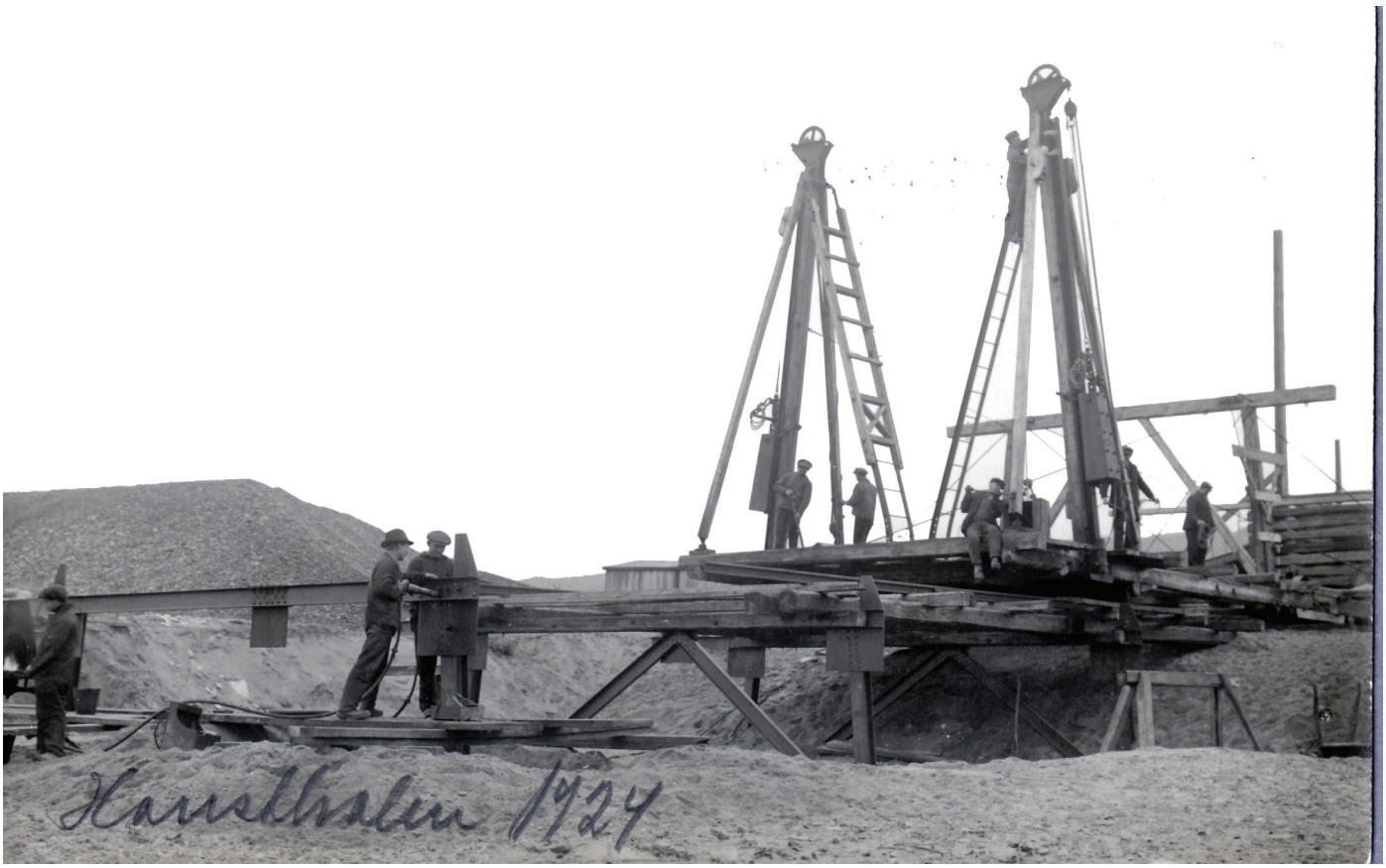
Både Politiken og det lokale Thisted Amts Tidende kæder vedtagelsen af havneloven sammen med de omfattende trafiklove, der blev fremlagt næsten samtidig. Det gjaldt anlæg af en række dobbeltspor, udvidelse af et antal jernbanestationer og opførelsen af Storstrømsbroen. I den politiske offentlighed har havneloven været en del af en stor samlet trafikpakke, der strøede nogle længe ønskede investeringer ud over de forskellige landsdele.

Det er fristende at se det hele i sammenhæng med de tyve millioner dollars, der var på vej ned i den slunkne statskasse. Danmark havde midt i den klamme krigsvinter fået mulighed for at investere i den efterkrigstid, alle håbede snart ville komme.

For Jørgen Fibiger var vestkysthavneloven en stor personlig triumf. Sådan set var hans arbejde med projektet hermed afsluttet. Man måtte forvente, at vandbygningsvæsenet – som ved tidligere havnelove – tog sig af det videre fornødne. Han fik sin løn, da Chr. X i november tildelte ham fortjenstmedaljen i guld.

Også for Jens Munk-Poulsen var vedtagelsen en afgørende sejr. Han havde arbejdet for havnesagen siden 1890erne og bidraget afgørende til, at der kom enighed og slagkraft i Dansk Fiskeriforenings kampagne for vestkysthavne. Det blev også sidste kapitel i Munk-Poulsens politiske indsats. Senere i 1917 blev han ramt af en hjerneblødning og måtte leve mere tilbagetrukket til sin død i 1921.

Havnebyggeri - syv år efter havneloven.



Havnen der blev væk

"Det sku vær' så godt, og så' det faktisk skidt". Sådan lyder refrænet i "Sangen om Larsen", skrevet i 1935 af Sven Møller Kristensen til Kjeld Abells "Melodien, der blev væk". Sangen handler om den lille mands store forventninger til livet og store skuffelse, da det passerer forbi. Den passer kun alt for godt på den skæbne, der blev Hanstholm Havn til del i de to årtier mellem verdenskrigene.

Der blev tænkt dristige tanker og handlet politisk med en ambitiøs lov om vestkysthavne i 1917. Men mødet med virkeligheden i 1920ernes Danmark blev en barsk affære. Med en omfattende ekspropriation af jord på holmen og tilhørende stort tænkte byplaner fik drømmen lov til at leve sit fortsatte liv op gennem 1920erne. Det reale grundlag for det hele, havnebyggeriet, blev til gengæld mødt med stærkt nedskårne bevillinger fulgt op af skepsis og modstand både fra fiskerikredse og fra vandbygningeksperter. Det blev et havnebyggeri på vågeblus. Først i 1926, næsten 10 år efter lovens vedtagelse, kunne den første tømmerkiste sættes ud. Da den tyske værnemagt definitivt standsede byggeriet i 1942, var der efterhånden gået et kvart århundrede, og kun den lange vestmole og et stykke sidemole var blevet bygget.

Løftet om en stor statshavn ved Helshage fortonede sig i en mere og mere anstrengt drøm.

Høje herrer

Den ellers så fjerne statsmagt blev umiddelbart efter lovens vedtagelse særdeles nærværende på holmen. Adskillige kommissioner havde i årenes løb tænkt dybt over problemerne ved at bygge havn på den jyske vestkyst. Men de havde alle befundet sig langt væk i hovedstaden og højst aflagt Hanstholm et enkelt besøg, altid i venligt sommervejr. Den nyeste kommission var faretruende nærværende. Den holdt sine møder på Hansted Kro, første gang i efteråret 1917, og dens handlinger kom til at gribe dybt ind i livet på holmen: Var de høje herrer 'Lykkens gesandter' eller 'ravneflok' – som det hedder hos Jacob Paludan i 'Fugle omkring Fyret'? I hvert fald bragte de for alvor en ny tid med sig.

Den nyligt vedtagne lov om bygning af havne ved Hanstholm og Hirtshals indeholdt en bestemmelse om ekspropriation af de "lidet bebyggede arealer" i nærheden af de kommende havne, som "det måtte være af interesse for staten at have rådighed over". Den nyeste kommissions opgave var at gennemføre denne bestemmelse, og den greb hurtigt til handling. Hensigten var at undgå den voldsomme jordspekulation, der havde kendetegnet udviklingen i Esbjerg, da havnen blev anlagt efter 1868. Dansk Fiskeriforenings sekretær, J. Videbæk, gjorde allerede i 1898 opmærksom på, at staten med stor fordel kunne have eksproprieret jord i en passende radius omkring den nybyggede Esbjerg Havn. Salget af jord kunne have indbragt væsentligt mere, end det kostede at bygge havnen. Kravet om ekspropriation i forbindelse med havneanlæggene i Hanstholm og Hirtshals havde også været et gennemgående tema i rigsdagsdebatten om havneloven. Politikerne havde det håb, at salget af jord på længere sigt ville finansiere de omfattende anlægsarbejder.

Det areal, staten ønskede at disponere over, omfattede ikke kun kystlinjen

Grundspekulation

Samme dag, kommissionsbetænkningen angående et havneanlæg ved Hanstholm forelå for offentligheden, tog grundspekulationen sin begyndelse.

Der kom handelsmænd derud, som tog forskellige klitarealer på hånden til priser fra 50 kr. helt op til 2.000 kr. pr. tdr. land. Sælgerne, som tidligere var gode venner, går efter den tid og ser surt til hverandre, thi de båndlagte grundstykker er tilsyneladende lige gode, og den så højst forskellige pris skyldes udelukkende vedkommendes mindre eller større evne til at lukke munden tilstrækkeligt højt op.

Nu synes imidlertid hanstholmboerne at være kommet ind på, at de ikke vil indlade sig på yderligere handel om deres grundarealer, med mindre der tilbydes dem kontant betaling. At lade arealer båndlægge, således at handelen først træder i kraft, når der skrides til anlæg af havnen, er der jo heller ikke megen mening i.

For øvrigt ligger det nær at antage, at staten skrider til ekspropriation af alle de arealer derude, som kan antages at ville få betydning, når der anlægges en havn, så snart et eventuelt regeringsforslag i nævnte retning er vedtaget af Rigsdagen.

Thisted Amts Tidende
24. juli 1916.

(Modsat side) 'Det gule Hus' eller 'Nørtorp Strandgaard' som det officielt hed.

fra et godt stykke sydøst for Helshage til et stykke vest for Roshage, men også den vestlige del af holmen. I alt drejede det sig om 425 ha og berørte 149 lodsejere. Det meste af Hansted by lå inden for ekspropriationsgrænsen.

Der var ingen, der spurgte holmboerne, om de anså deres landsby for at være 'et lidet bebygget areal'. Men de havde for længst fornemmet, at noget stort var i vente. Knap nok var betænkningen om bygning af havne ved Hirtshals og Hanstholm blevet offentliggjort i maj 1916, før der dukkede fremmede 'handelsmænd' op på holmen. Ifølge Thisted Amts Tidende "tog de forskellige klitarealer på hånden" – sikrede sig altså en forkøbsret – og gav tilsagn om priser, der varierede helt fra 50 kr. til 2.000 kr. pr. tdr. land. De båndlagte grundstykker var tilsyneladende lige gode. Resultatet blev, at sælgere,

Landinspektør Axel Meldals opmåling af Hanstholm i 1919. Den brede røde linje angiver grænsen for det eksproprierede areal.

der tidligere var gode venner, nu gik og så surt til hinanden. Holmboerne blev enige om, at de fremover kun ville handle jord – eller sand – mod kontant betaling. Med lovens ord om ekspropriation var der sat en stopper for denne spekulation.

Kommissionens virke strakte sig over en årrække, fra 1917-1922. Efter møderne på kroen drog den så ud til de pågældende matrikler for at møde og forhandle med de enkelte ejere – eller deres befuldmægtigede. Kommissionens formand var statens kommissarius ved anlæg af jernbaner i Jylland, kammerherre Linnemann. De øvrige medlemmer var udpeget af Ministeriet for offentlige Arbejder, Thisted Amtsråd og Sognerådet for Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune. Alt i alt 12 høje herrer, hvoraf enkelte havde den fordel, at de talte det lokale sprog.

Det må have gjort et overvældende indtryk, når denne forsamling troppede op ved de små huse på holmen. Helt uden varsel var det ikke. En trykt fortegnelse over de 149 ejendomme kunne beboerne rekvirere hos sognerådsformanden. Her træffer man en overvejende del af beboerne i det daværende Hansted: Fiskere var der flest af men også cementstøber, tømrer, slagter, murer, købmand, vognmand, landpost, postkører og kromandens enke. Dertil kom fine navne fra København og fra Thisted, der havde erhvervet sommerboliger i området og dannet en lille koloni - et mini-Skagen. Billedhuggeren Johan Galster har i sine erindringer tegnet et livligt billede af drengeårenes herlige somre ved 'vores strand' øst for Roshagemolen og i sommerhuset 'Pivtorp', der havde redningsmand Anders Borup og fisker Mads Præstegaard, som nærmeste naboer.

Blandt sommergæsterne var også den velhavende københavnske skibsreder, A. O. Andersen, der netop i 1916 havde opført, hvad avisen anmeldte som "en smuk og ejendommelig villa" – senere kendt under navnet `Det gule Hus` helt ude i strandkanten ved Helshage.

Mødet med den høje kommission må have været en mærkelig begivenhed. Mange af familierne boede i huse, der var nedarvet gennem

(Fortsættes side 112)

Thisted Amts Tidende
24. juni 1916:

Den smukke og ejendommelige villa, direktør A. O. Andersen, Dampskibsselskabet "Carl", København, har ladet opføre ved hanstholmen i umiddelbar nærhed af havet, står nu på det nærmeste færdig til at tages i brug. Murer- og tømrerarbejdet er udført af murermester Andreas Jensen og tømrermester Eske Kristensen, Thisted, malerarbejdet af maler Laur. Jensen, snedkerarbejdet af tømrermester Kjellerup, brøndboring, vandklosetter m.m. af vand- og gasmester Anton Larsen, Storegade, Thisted, og kaminen i hallen af billedhuggerne Brdr. Jensen. Bygningen med grund, ca. 100 tdr. land klit, står i henved 40,000 kr. Den er overordentlig smukt beliggende ved udløbet af en å, hvad der i høj grad vil lette et eventuelt haveanlæg. Villaens udseende er højest ejendommelig, idet den er tækket med strå og forsynet med gammeldags kampestens-sokkel af store, runde sten. Som en ejendommelighed skal endnu nævnes den ejendommelige ru afpudsning. Ved et flygtigt syn udefra vil man være tilbøjelig til at tro, at bygningen er over hundrede år gammel. Indvendig er den overordentlig komfortabelt indrettet og forsynet med alle moderne bekvemmeligheder.

Den velhavende skibsreder A. O. Andersen, der i 1916 byggede 'Det gule Hus'.

En kæmpecigar glider stille forbi

"Krigen havde vi jo gående lige nedenfor vinduerne. Tyske u-både på patrulje langs kysten sås næsten dagligt. Ilanddrevne hornminer var vi ikke glade for – de blev ordnet i et øredøvende brag af et "flyvende" minørhold, som hurtigt nåede frem, og rundt i klitterne fandt vi siden de forvredne metalstumper. Mange uhyggelige ting drev ind på stranden og vidnede om krigens ubønhørlige katastrofer. Zeppelinerne havde vi jo næsten vænnet os til at se inde fra byen, hvor de viste sig langt ude i vest som lyse cigarer nede langs horisonten."

Billedhuggeren Johan Galster (1910-1997) skrev i 1982 om drengetidens somre i Hansted. Faren var sagfører, digter og forlægger i Thisted og sommerhuset et lille træhus, der havde tjent som bolig for en af dem, der stod for arbejdet ved bygningen af læmolen ved Roshage i begyndelsen af århundredet. Det lå på en lille tilgroet klit inde under holmen få hundrede meter syd for det gamle fiskerleje. Intet forhindrede det store blik ud over havet eller op mod himlen, hvor man jævnligt så et tysk luftskib glide forbi som et væsen fra en fremmed klode. Sammenligningen med cigaren var ikke kun forbeholdt erindringen om luftskibet. Det var også sådan, det blev beskrevet, når der blev ringet ind til aviserne i Thisted fra kysten: En kæmpecigar!

Tønder husede i tiden 1914-18 en af det tyske kejserriges luftskibsbaser. I 1918 skrev Tønder sig ind i verdenshistorien, da basen blev udsat for det første luftangreb foretaget fra et hangarskib. Det satte en stopper også for zeppelin-operationer – rekognosceringstogter – langs den jyske vestkyst. De er dokumenteret i arkiverne. Et af dem karakteriseres endda som en "historisk mission" og fandt sted 17. august 1914. Med udgangspunkt helt fra Hamborg foretog zeppelineren det første langtrækkende rekognosceringstogt på 300 sømil forbi Hanstholm og helt op til Ryvingen i Norge.

Det er ikke kun i erindringer og arkiver, at luftskibene har fundet en plads. Der var også jævnligt efterretninger fra kysten i samtidens lokale aviser.

18. august 1914 Thisted Amts Tidende:

"Et styrbart luftskib bevæger sig langs Jyllands vestkyst. I morges ved 9-tiden begyndte man fra vestkysten at ringe os op i telefonen for at fortælle, at man kunne se et kæmpemæssigt styrbart luftskib bevæge sig i nordlig retning, følgende kystlinjen ca. 1 mil ude over havet. Vi kunne – gennem telefonen – følge luftskibet, der blev ved helt op til Hanstholm, hvor det gik længere fra land i nordvestlig retning, men vendte kort efter tilbage og styrede nu atter sydpå i lignende afstand fra kysten som på opturen.

Ved Klitmøller var luftskibet så tæt ved land, at man svagt kunne høre motorens gang, derimod kunne man ikke øjne nogen gondol eller noget menneske. Ballonhylstret, der havde fuldstændig form som en kæmpecigar, var gult, og det var et stolt syn at se det store luftskib dukke frem af skydækket og atter forsvinde bag dette. Sejladsen var jævn og rolig og højden, hvori skibet befandt sig, var ret betydelig.

Lidt før middag var skibet nået udfor Agger og forsvandt kort efter for øjet sydpå stadig følgende kystlinjen.

Det har sikkert været en af Tysklands zeppelinere, som har været på en større rekognoscering for om mulig at få øje på den engelske flåde."
Fredag 2. juni 1916:
"Da en Skagens-kutter i onsdags befandt sig ca. 50 sømil ud for Thyborøn, så den to zeppelinere og en stor flåde i det fjerne. Fra kutteren observeredes eksplosioner omring den ene zeppeliner, som svajede omkring og derpå tabtes af syne. En tid efter så fiskerne en hvid røgsky som efter en eksplosion."

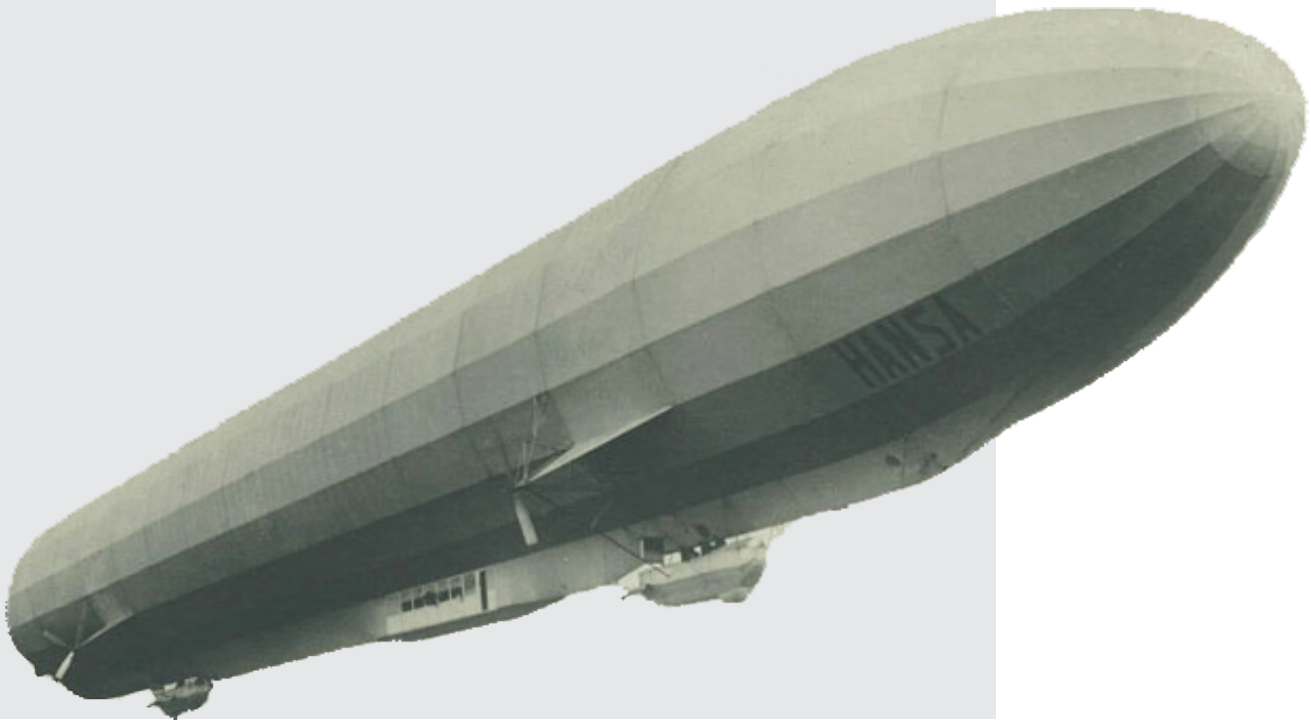
Det var det såkaldte "Jyllandsslag", fiskerne var blevet vidner til. Søslaget i Skagerrak mellem den britiske og tyske flåde.

Englænderne angriber

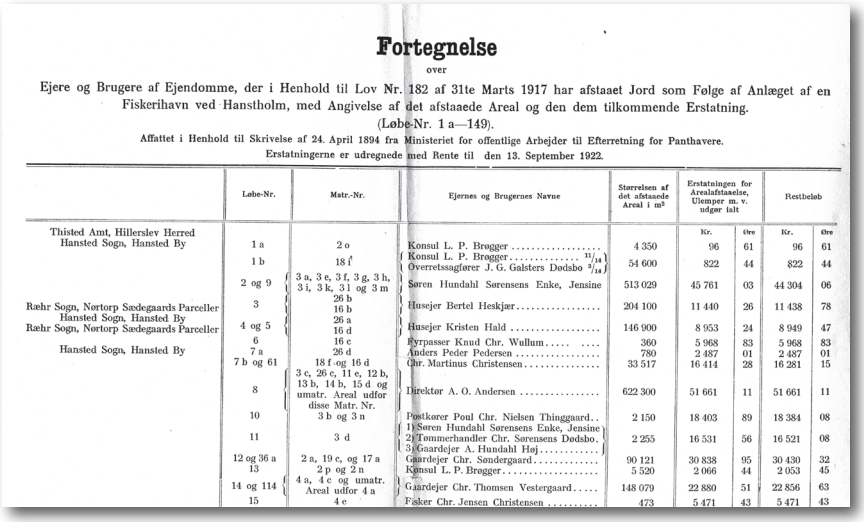
Et luftskib, det største man endnu mente at have set ved kysten, passerede 18. juli 1918 ved middagstid vestkysten. "Sejlende i sydvestlig retning ud over havet", som den lokale avis skrev.

Luftskibsbasen i Tønder udgjorde en trussel for englænderne, så længe de tyske zeppelinere kunne overvåge flådebevægelserne i Nordsøen. Med zeppelinerne havde tyskerne desuden som de eneste et langtrækkende luftvåben, der både kunne overskride land og hav. Zeppelinerne kunne dirigeres ud på natlige togter mod England, hvor de nedkastede bomber, skaderne var begrænsede – men de skræmte befolkningen.

Det blev der effektivt sat en stopper for med flyangrebet fra det første engelske hangarskib, en ombygget slagkrydser. Det var 19. juli 1918 – dagen efter det hidtil største luftskib var blevet observeret ved den jyske vestkyst. At dømme efter billederne fra det engelske angreb på basen i Tønder, var der ikke meget for luftskibet at vende tilbage til …



Det tyske luftskib 'Hansa' blev især anvendt til uddannelse af besætninger.



Fortegnelse

over

Ejere og Brugere af Ejendomme, der i Henhold til Lov Nr. 182 af 31te Marts 1917 har afstaaet Jord som Følge af Anlægget af en Fiskerihavn ved Hanstholm, med Angivelse af det afstaaede Areal og den dem tilkommende Erstatning.

(Løbe-Nr. 1 a—149).

Affattet i Henhold til Skrivelse af 24. April 1894 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Efterretning for Panthavere.

Erstatningerne er udregnede med Rente til den 13. September 1922.

	Løbe-Nr.	Matr.-Nr.	Ejernes og Brugernes Navne	Størrelsen af det afstaaede Areal i m²	Erstatningen for Arealafstaaelse, Ulemper m. v. udgør ialt		Restbeløb	
					Kr.	Øre	Kr.	Øre
Thisted Amt, Hillerslev Herred Hansted Sogn, Hansted By	1 a	2 o	Konsul L. P. Brøgger	4 350	96	61	96	61
	1 b	18 f	Konsul L. P. Brøgger 11/14 Overretssagfører J. G. Galsters Dødsbo 3/14	54 600	822	44	822	44
	2 og 9	3 a, 3 e, 3 f, 3 g, 3 h, 3 i, 3 k, 3 l og 3 m	Søren Hundahl Sørensens Enke, Jensine	513 029	45 761	03	44 304	06
Rær Sogn, Nørtorp Sædegaards Parceller Hansted Sogn, Hansted By	3	26 b 16 b	Husejer Bertel Heskjær	204 100	11 440	26	11 438	78
Rær Sogn, Nørtorp Sædegaards Parceller	4 og 5	26 a 16 d	Husejer Kristen Hald	146 900	8 953	24	8 949	47
	6	16 c	Fyrpasser Knud Chr. Wullum	360	5 968	83	5 968	83
Hansted Sogn, Hansted By	7 a	26 d	Anders Peder Pedersen	780	2 487	01	2 487	01
	7 b og 61	18 f og 16 d	Chr. Martinus Christensen	33 517	16 414	28	16 281	15
	8	3 c, 26 e, 11 e, 12 b, 13 b, 14 b, 15 d og umatr. Areal udfor disse Matr. Nr.	Direktør A. O. Andersen	622 300	51 661	11	51 661	11
	10	3 b og 3 n	Postkører Poul Chr. Nielsen Thinggaard	2 150	18 403	89	18 384	08
	11	3 d	1) Søren Hundahl Sørensens Enke, Jensine 2) Tømmerhandler Chr. Sørensens Dødsbo. 3) Gaardejer A. Hundahl Høj	2 255	16 531	56	16 521	08
	12 og 36 a	2 a, 19 c, og 17 a	Gaardejer Chr. Søndergaard	90 121	30 838	95	30 430	32
	13	2 p og 2 n	Konsul L. P. Brøgger	5 520	2 066	44	2 053	45
	14 og 114	4 a, 4 c og umatr. Areal udfor 4 a	Gaardejer Chr. Thomsen Vestergaard	148 079	22 880	51	22 856	63
	15	4 e	Fisker Chr. Jensen Christensen	473	5 471	43	5 471	43

Offentlighed i forvaltningen anno 1922. Ekspropriationsforretningerne blev fulgt op af en trykt fortegnelse, der opregnede de pågældende ejendomme og deres ejere, samt de fastlagte erstatninger.

flere slægtled. Men måske var det ikke så dramatisk endda. I hvert fald blev der i protokollen noteret forlig ud for ganske mange af matriklerne. Det betyder, at ejer og kommission var blevet enige om prisen, typisk mellem 5.000 og 10.000 kr. for et hus med tilhørende jord. I de tilfælde, hvor der ikke kunne opnås enighed, blev prisen fastlagt efter kommissionens taksation. Blandt dem, der brokkede sig, var den lille kreds af sommerhusejere, herunder overretssagfører J. G. Galster fra Thisted, der optrådte som advokat for hele gruppen.

Når ekspropriationen var gennemført, tilhørte huse og jord staten. Man kunne imidlertid sagtens blive boende. Så lejede man sit eget hus og betalte en husleje på 4% af den sum, der var blevet betalt for huset. Samlet kostede ekspropriationen af de 425 ha på den nordvestligste del af holmen staten 1,5 mio.kr.

Redaktøren af Thisted Social-Demokrat, Clemmen Brunsgaard, gav følgende vurdering af ekspropriationsforrretningen: "Gennemgående er der betalt særdeles gode priser for ejendommene, og mere end én handstedboer, der før sad og sloges med prioriteterne, blev med et slag hjulpet ud af denne knibe. Kun nogle spekulanter, der havde sat deres lid til, at de her kunne få lejlighed til at blokke staten for nogle reelt værdiløse klitarealer, fik fingrene svirpede."

Huslejen blev mest tyngende for dem, der havde bjerget sig en god erstatning. Og samtidig fik de jo frigjort kapital. Derved kom ekspropriationen til at igangsætte en helt utilsigtet byudvikling. Adskillige valgte at bygge et helt nyt hus for den udbetalte erstatning. Alene i årene frem til midten af 1920erne blev der bygget næsten 30 nye huse, der med stor omhu blev placeret uden for det eksproprierede område, øst for kro og skole eller på østsiden af den 'Molevej', der var blevet anlagt i forbindelse med bygningen af Roshagemolen.

Efterhånden som havnebyggeriet kom i gang, blev de fraflyttede huse så ofte lejet af tilflyttede arbejdere, der her fik en mulighed for at skaffe familien et nødtørftigt husly.

Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte et særligt administrationsudvalg, der tog sig af de mange lejemål og husenes vedligeholdelse. Udvalget mødtes et par gange om året på Hansted Kro. I det daglige var administrationen overladt til statens nærmeste embedsmand, nemlig fyrmesteren. Der var kun sat beskedne beløb af til vedligehold. De fleste af de eksproprierede huse var dårligt bygget, oftest af cementsten. De var kolde og fugtige, og med det manglende vedligehold forfaldt de mere og mere.

J. N. Christensen, der arbejdede ved havnebyggeriet i 1930erne, oplevede husene som nedslidte: "De skulle forestille at være hvidkalkede, men det

kneb med at få dem holdt ved lige med kalk, og mange af dem så derfor grå og triste ud – vejrliget var hårdt på holmen, og det var for det meste en meget tynd kalkblanding, der var råd til at bruge ved kalkningen. En dag, da Bette Per kom forbi et hus, som et par murere var i færd med at kalke, råbte han til dem: Nå, er I nu ved at vaske huse igen!"

Vandbygningsvæsenet sættes fra bestillingen

Da loven om havne ved Hanstholm og Hirtshals samt en mole ved Løkken var vedtaget i marts 1917, gik Vandbygningsvæsenet i gang med at planlægge arbejdet. Det var helt, som man kunne forvente. Væsenets direktør, V. Westergaard, havde tilmed været formand for den kommission, der havde leveret grundlaget for lovforslaget. Der blev da også udpeget en ansvarlig distriktsingeniør, og han begyndte at udarbejde planer, der kunne danne grundlag for udbud af licitationer. Men synlige aktiviteter på de udpegede byggepladser kom der ikke ud af det. Ikke mindst på grund af den voksende arbejdsløshed blev de forventede arbejdspladser ventet med længsel – og en vis utålmodighed.

Jørgen Fibiger var formelt set ude af sagaen, men han kom hurtigt under vejr med, at Vandbygningsvæsenets ingeniør på afgørende punkter afveg fra den plan, han og kommissionen havde lagt frem. Ikke mindst planlagde ingeniøren at anvende betonblokke – en metode, man kendte fra bl.a. Vorupør- og Roshagemolerne - i stedet for de tømmerkister, Fibiger satsede på. Jens Sørensen Vanggaard rejste flere gange sagen i Folketinget, og Jørgen Fibiger henvendte sig pr. brev til trafikminister Jens Hassing-Jørgensen.

Ministeren indkaldte til et møde mellem de involverede parter. Også Vanggaard og Fibiger deltog.

Udgangen blev en meddelelse i december 1918 om, at Vandbygningsvæsenet blev frataget arbejdet. I stedet opfordrede ministeren Jørgen Fibiger til at overtage ledelsen af lovens tre byggeprojekter. En ganske utraditionel konstruktion, men Fibiger tog opgaven på sig. Beslutningen er et stærkt udtryk for den status, Fibiger havde opnået gennem kommissionsbetænkningen og det forberedende lovarbejde. Ministeren havde stor tillid til, at han var den rette mand til at gennemføre det udfordrende havnebyggeri.

Til gengæld blev sporene samtidig lagt til en betydelig modvilje mod hele projektet, ikke mindst langt det største og dyreste byggeri - havnen ved Helshage. Vandbygningsvæsenet rummede trods alt landets førende ekspertise på området, og ikke alene direktøren, der tog sin afsked kort efter, men også de ansatte ingeniører har følt, at de blev sat fra bestillingen. Det var ikke 'deres' havne, der skulle bygges ved Hirtshals og Helshage.

Jørgen Fibiger valgte at koncentrere sig om Hirtshals i første omgang. Det var klart den mest overkommelige opgave . Her kunne der nogenlunde hurtigt skabes synlige resultater. Og der kunne indhøstes erfaringer til gavn for det meget store Helshagebyggeri, hvor man skulle operere på havdybder på op til 12 meter.

I Hanstholm kom der i løbet at 1919 gang i trillebørene. Fibiger skaffede en bevilling på 100.000 kr. til bjergning af de enorme mængder ral, der senere skulle fyldes i tømmerkisternes lastrum. Ud over ekspropriationsforret-

(Fortsættes side 116)

"Er det dernede havnen skal bygges?"

Den 90-årige Petrine Præstegaard, der var gift med strandfoged og redningsmand Anders Præstegaard, i et avisinterview i 1975: "I 1923 hilste jeg på kong Christian X. Han var på officielt besøg, og det var meningen, at far skulle møde ham, men på grund af en misforståelse stod far nede ved havet og ventede på kongen, som til gengæld dukkede op helt ude på skrænten. Han spurgte, om det var dernede, havnen skulle bygges. Det bekræftede jeg, og jeg dristede mig til at fortælle, at min far stod nede ved havet og ventede på majestæten. Men kongen havde travlt og sendte bud efter sin vogn ved fyret. Mange år senere, nemlig i 1951, hilste jeg på Frederik IX og dronning Ingrid under kongeparrets besøg i Hanstholm-fæstningen".

Petrine Præstegaards far var redningsmand Anders Jensen Borup, der kunne tælle 144 reddede sømænd på sit livs regnebræt, da han døde 83 år gammel i 1928. Han modtog ikke blot fortjenstmedaljen og Dannebrogsordenen, men også den svenske konge, Gustaf V´s hæder i form af et sølvbæger efter et svensk forlis mellem Klitmøller og Hanstholm. På sølvbægeret står: "Til opsynsmanden Anders Jensen Borup for menneskevenlig handling mod besætningen på det svenske barkskib "Victoria" den 12. april 1911".

"Jyllandsslaget" og de lækkersultne tyskere

Beboerne langs den jyske vestkyst oplevede efterdønningerne af det eneste større søslag under Første Verdenskrig - "Jyllandsslaget" i 1916 – og fiskere fra Stenbjerg kom to år senere ud for en oplevelse, det tog nogen tid at fordøje, men som siden fik plads i erindringen som den gode historie, den jo også var. Fiskerne blev nemlig på havet prajet af en tysk undervandsbåd med lækkersultne marinere om bord.

Thisted Amts Tidende fortalte historien onsdag den 12. juli 1918: "Tyskerne var blevet lækkersultne: På hjemturen fra fiskeri i går prajede en tysk undervandsbåd ca. ¾ mil fra land motorbåden "Niels Jul" af Stenbjerg, og da motorbåden kom på siden af undervandsbåden, viste det sig, at det var fisk, undervandsbåden ville have, men da fiskerne ikke kunne forstå officerernes tyske sprog, kom en dansktalende marinesoldat ned i motorbåden og fik 3 torsk, som blev betalt med 5 mark, hvorefter undervandsbåden forsvandt i sydvestlig retning."

I 1917 havde tyskerne indledt en ubådskrig uden at skelne mellem fjendtlige og neutrale magter, men her - et år efter - var landet trængt på grund af udmattelse, uro derhjemme og de allieredes styrke med USA i ryggen. I 1916 havde tyskerne været tvunget til at trække sig ud af krigens største søslag – "Jyllandsslaget" – selv om englænderne led de største tab.

"Vi oplevede også episoder efter søslaget på Jyske Rev, en dags tid eller to derefter var vi ude på revet med kroge, da vi havde sat halvdelen, måtte vi holde op, vi kom til en strømsamling, hvor der flød omkomne efter søslaget. Det var et uhyggeligt syn at se omkomne i redningsveste, så langt vi kunne se mellem inventar fra sunkne skibe og vraggods. Der gik nogle dage, så måtte vi ud igen på fiskeri, da var de omkomne drevet ned mod Skagen …"

Anders Præstegaard havde de uhyggelige oplevelser som vestkystfisker under Første Verdenskrig i frisk erindring, da han i begyndelsen af 1980erne fortalte om dem i "Historisk Årbog".

Det var et lille dansk fragtskib, som satte det hele i gang. Ved to-tiden om eftermiddagen den 31. maj 1916 lå "N. J. Fjord" i Nordsøen. Det blev iagttaget af den tyske krydser "Elbing", der sendte et par torpedobåde af sted for at visitere lasten. Episoden blev observeret fra den engelske krydser "Galatea", der gik tættere på, opdagede "Elbing" og åbnede ild.

I løbet af eftermiddagen, aftenen og natten eksploderede fire store slagskibe med tab af mere end 3.500 menneskeliv. Der blev sænket 25 krigsskibe, og i alt 9.000 marinere mistede livet. Kanontordenen var så voldsom, at den kunne høres i de små vestkystbyer, efterhånden som kampene bølgede ned langs Jyllands vestkyst fra Hanstholm til Blåvand. Den nat var der næppe nogen, der fik søvn i øjnene ved vestkysten. Så voldsom var larmen fra kanonerne. Snart fik man syn for sagn. De lemlæstede lig af dræbte matroser skyllede i stort antal op på stranden. De ligger begravet på vestjyske kirkegårde.

For at undgå tilintetgørelse trak tyskerne sig tilbage i sikker havn i Helgolandsbugten. Begge parter hævdede imidlertid at have sejret - og gør det stadig - men tyskerne vovede sig ikke længere ud på havet, som England resten af krigen beherskede.

I de følgende måneder er der mange underretninger fra vestkystbyerne om situationen.

Thisted Amts Tidende skriver f. eks. torsdag den 8. juni: "Fra det store søslag. Tre lig er i går af en motorbåd bragt i land ved Lyngby Strand. Det er formentlig ligene af en underbådsmand og 2 menige fra den engelske marine. På det ene lig fandt man 1 pd. sterling. Tillige er ilandbragt en metaltaske, der menes at indeholde krudt, hvorfor fiskerne ikke selv ville åbne den. Atter i går blev der af Klitmøllerfiskere ilandbjerget adskilligt strandingsgods, hidrørende fra det store søslag. Et huebånd synes at angive, at godset stammer fra et engelsk skib, "H.M.S. Sparowhank". Foruden nogle redningsbælter og klædningsstykker samt en guldknappet spanskrørsstok er der til herredskontoret indbragt fire små kister, indeholdende for størstedelen fotografier, breve og prospektkort, lommespejle, barberrekvisitter m.m. Yderligere fandtes der bl. a. en rosenkrans, nogle amuletter, en bibel og en salmebog, men intet af større interesse. En petroleumsbeholder og nogle granathylstre er ligeledes bjerget. Strandfogeden i Klitmøller meddeler i dag, at der seks danske mil til søs er fundet drivende en mængde lig, og efter hvad der er oplyst, driver der ligeledes lig ud for Vorupør. På Klitmøller Strand er ilanddrevet en krudttaske samt tre tyske signalbøger, hvortil der var fæstet et telefonapparat."

Dagen efter gengives "en telegrafisk ordre" til politimestrene langs vestkysten fra justitsministeriet: "Der skal føres nøje tilsyn med, hvad der i den kommende tid skyller op på forstranden. Alt, hvad der kan hidrøre fra søslaget, må tages i forvaring, og specificeret indberetning må straks indsendes til justitsministeriet. Hvis lig skylles op, sendes telegrafisk meddelelse straks til justitsministeriet, indeholdende oplysning om nation, stand m.m."

Hvis forholdene muliggør det – som det dog tilføjes.

Samme dag er fisker Chr. Jensens bådelav fra Stenbjerg ude at røgte garn ca. fire danske mil fra land. Pludselig kommer et lig til syne lige ved siden af båden, stående ret op og ned i vandet. De tog liget om bord og bragte det i land, og ved ligsynet viste det sig at være en mand fra en engelsk undervandsbåd, der var iført redningsvest og blå sømandsbluse med to snore på venstre overarm. I lommen et tørklæde samt syv pundsedler, en rosenkrans, en amulet og en krigsfortjenstmedalje.

I de samme dage kan thyboerne i deres lokale aviser, der er deres eneste informationskilde til verdenskrigens begivenheder og dens gru og rædsler, læse om en kuldamper, der i fem timer sejler mellem flydende lig fra "Jyllandsslaget." Først sejler skibet fire timer gennem et tykt lag af flydende olie. Derefter kommer skibet forbi spredte lig af druknede marinesoldater, så gennem store mængder flydende døde fisk og forskellige flydende vragrester:

"Til sidst kom skibet ind i et bælte, hvor ligene lå i fuldstændig tætte mængder. De omkomne lå i kompakte klynger, og skibet måtte ændre kursen for at komme fri dem. De fleste af de døde lå med redningsbælter på, og kun hovedet og skuldrene var synlige over vandet."

Besætningen på kuldamperen fortæller, at det er umuligt at tænke sig forfærdeligere syn. Det rækker slet ikke at sige, at de ikke tidligere har set noget lignende. Hvis de med ord skal forsøge at udtrykke, hvad de har været ude for, så må det være "det rædselsfuldeste mareridt". Og så dækker det endda ikke den virkelighed, de står midt i. I fem timer har de det forfærdelige syn foran deres øjne, hvorhen de vender sig.

"Om natten kunne ingen om bord sove", slutter søfolkenes beretning.

En af Fibigers havnebyggere

Peder Karl Pedersen, der boede på Roshagevej 19, var en af Hanstholms gamle havnebyggere. Han var født i Hansted, og i de unge dage havde han været fisker, men i midten af 1930erne blev han indrulleret i Jørgen Fibigers faste stok af havnebyggere. Ved evakueringen under krigen med det tyske byggeri på holmen var familien blandt dem, der slog sig ned i Ræhr. Da havnebyggeriet blev genoptaget, meldte Peder Karl Pedersen sig på ny i rækkerne. Først i 1968 lagde han op. Han var blandt de hanstholmboer, der deltog i redningsarbejdet i februar 1934, da den svenske damper "Tom" strandede ved Roshagemolens vestside. Hele besætningen blev reddet, og deltagerne i aktionen blev senere belønnet med en svensk medalje.

ningerne oppe på holmen – og alt hvad de nu førte med sig – var de stadigt voksende bjerge af ral nede på stranden sådan set det eneste synlige udtryk for den storslåede fremtid, der ventede.

I Hirtshals afholdt Fibiger licitation over den grundlæggende del af arbejdet i april 1919. Der indkom imidlertid kun ét tilbud, som Fibiger forkastede, da det forlangte en højere betaling, end han anså for rimelig. Konsekvensen blev, at Fibiger lod al arbejde på de to havneanlæg og molen ved Løkken udføre efter regning. Også på det punkt blev der handlet utraditionelt. Jørgen Fibiger havde skabt sig en helt usædvanlig position som 'vandbygningskonge'. Men uden bevillinger over de årlige finanslove gik det jo ikke. Og her opstod der alvorlige problemer.

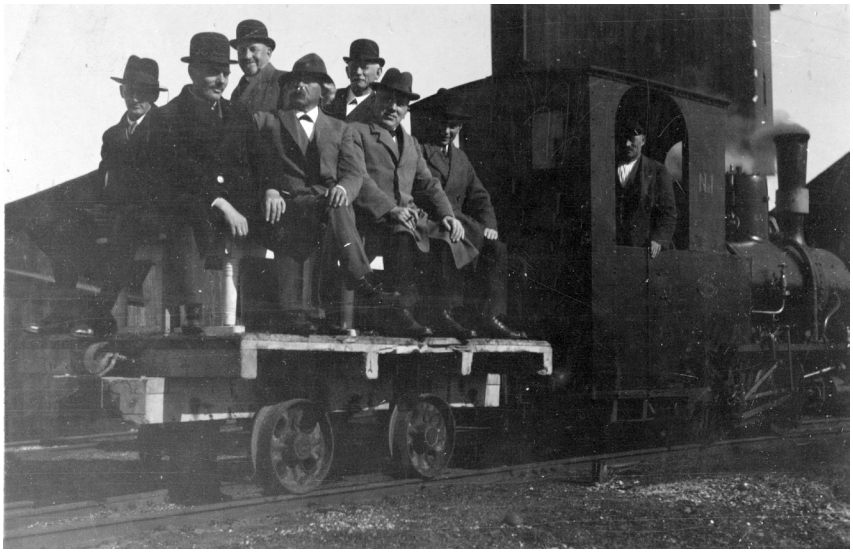
Også det store livtag med havet skabte betydelige vanskeligheder. Fibiger havde regnet med, at det arbejde, der blev udbudt i entreprise, skulle gennemføres på 2½ år. Hele havnen i Hirtshals skulle så stå færdig i 1926. Men den blev først åbnet for sejlads i 1929 og indviet i 1931. Fibigers argeste kritiker, fhv. distriktsingeniør A. Poulsen, beregnede, at med samme byggetempo ville det tage 32½ år at gennemføre anlægget af havnen ved Helshage. En antagelse, han faktisk fik ret i.

En fremtidsby

"Det bliver den nordligste isfrie, sejlbare havn på det europæiske kontinent med en indsejlingsdybde og en kajdybde, der er på over 12 meter, mere end den nye store udvidelse af Panamakanalen og flere meter dybere end de mest dybtgående skibe, der nu og i en overskuelig fremtid vil komme til at befare havene(…) At der i løbet af få år efter fuldendelsen med de tilhørende baneanlæg vil rejse sig en by med amerikansk fart, viser allerede den nuværende by, der vokser op om havnen i bygning med indtil 100 huse om året. Fibiger har projekteret en ny by og lagt byplan for den til fyrretyve tusinde indbyggere. Det bliver Danmarks friskeste by, idet den bliver anlagt oppe på den høje holm med stejle skrænter ned til havnen. Den vil myldre af kuttere fra alle de havfiskende nationer."

Sådan blev fremtidens Hanstholm markedsført af forfatteren – og thyboen – Bertel Budtz Müller i 1928. Han svang sig tilmed op til at udnævne Hanstholm til et jysk København: "Den kolossale overvægt mod øst, Danmark har haft – ikke mindst takket være København – vil blive naturligere afbalanceret. Hvad København er for Østersøen, bør og vil Hanstholm blive for Nordsøen."

Allerede tre år tidligere havde forfatteren – og københavneren – Jacob Paludan ladet læseren af `Fugle omkring Fyret` møde det ´Sandhavn`, der var kommet ud af det store havnebyggeri: "Den, der ikke havde set Sandhavn i otte år ville ved et gensyn nu have al mulig grund til at knibe sig i armen. Kroen erstattet af et betydeligt hotel med glasveranda. Fiskerne installeret i solide nybygninger langs en vej, som et blåt skilt gengav som 'Genforeningsvej'; på 'Nordbyvej' to røde kolosser under opførelse, et forsamlingshus og en kommunalbygning; et utal af barakker; overfor jernbanestationen et udsalg fra Crome og Goldschmidt og en pragtfuld filial af Landmandsbanken, adskillige garager, benzintanke og værksteder." Men Jacob Paludans syn på det ny samfunds fremtid var noget mere forbeholden end Budtz Müllers: "Denne mærkelige wildwest-by, der nervøst spejdede efter fremtidens eksistensgrundlag."

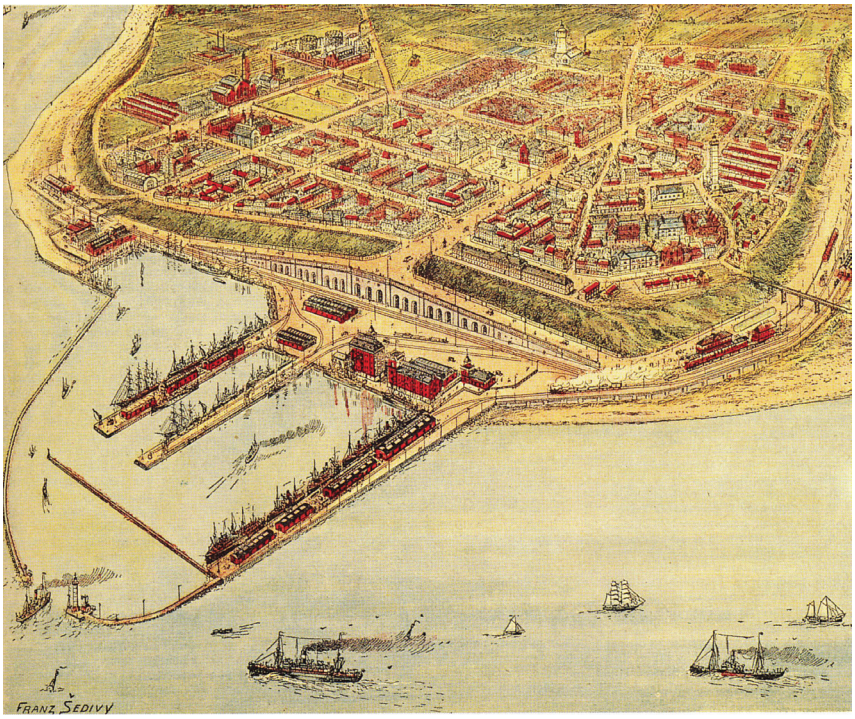


Mange delegationer besøgte Fibigers havnebyggerier i Hirtshals og Hanstholm. Her er det havneudvalget i Aarhus , der er på besøg i 1925.

Visionerne var langt fra den reale tilstand på holmen. Men de var ikke grebet ud af den blå luft. Det historiske grundlag for den store vision er uden tvivl Esbjerg, der i de to årtier efter grundlæggelsen i 1879 voksede fra 400 til 13.000 indbyggere. Vildest gik det til i 1890erne, da der herskede 'amerikanske tilstande' i byen. Den hektiske spekulation i disse år var som nævnt også det afgørende argument bag den paragraf om ekspropriation, lovgiverne havde indføjet i loven om de nye vestkysthavne i 1917. Man havde i den samme periode set andre eksempler på, hvor hurtigt bysamfund kunne vokse frem 'på Herrens mark', når jernbaner blev anlagt. Og så var den sidste del af 1920erne generelt præget af tro på fremskridtet. Optimismen i det dynamiske USA smittede med de mange teknologiske fornyelser lige fra landbrugsmaskiner til biler, radioer og grammofoner, der strømmede ind over Europa. Det var netop denne amerikanisering, Jacob Paludan advarede mod i sin roman om ´Sandhavn'. De alvorlige økonomiske og sociale eftervirkninger af verdenskrigen havde man lagt bag sig, og ingen kunne vide, at århundredets voldsomste økonomiske krise og endnu en verdenskrig ventede lige henne om hjørnet.

Den store vision om fremtidens by på holmen havde også en ganske autoritativ forankring. Det havde endnu en kommission sørget for. Trafikministeren i den siddende venstreregering, M. N. Slebsager, nedsatte i 1923 en kommission, der skulle udvikle en plan for det bysamfund, alle forventede ville opstå ved Hanstholm, når havnen blev klar til brug. Medlemmerne var valgt med omhu. Det blev så at sige havnelovens 'fædre', der fik sæde i den. Formand blev tidligere trafikminister, nu bankdirektør, J. Hassing-Jørgensen. Blandt medlemmerne var Jørgen Fibiger og medlem af Folketinget, J. Sørensen Vanggaard.

Byplanlægning blev i årene efter Første Verdenskrig i stigende grad set som en nødvendighed. Industrisamfundet havde fået lov at udvikle sig på liberalismens grundlag. Og med iøjnefaldende uheldige konsekvenser. Det var i god overensstemmelse med tidens trend, at staten nu satsede på en gennemført plan for de forventede havnebyer ved Hirtshals og Hanstholm. Et par år i forvejen var Dansk Byplanlaboratorium blevet

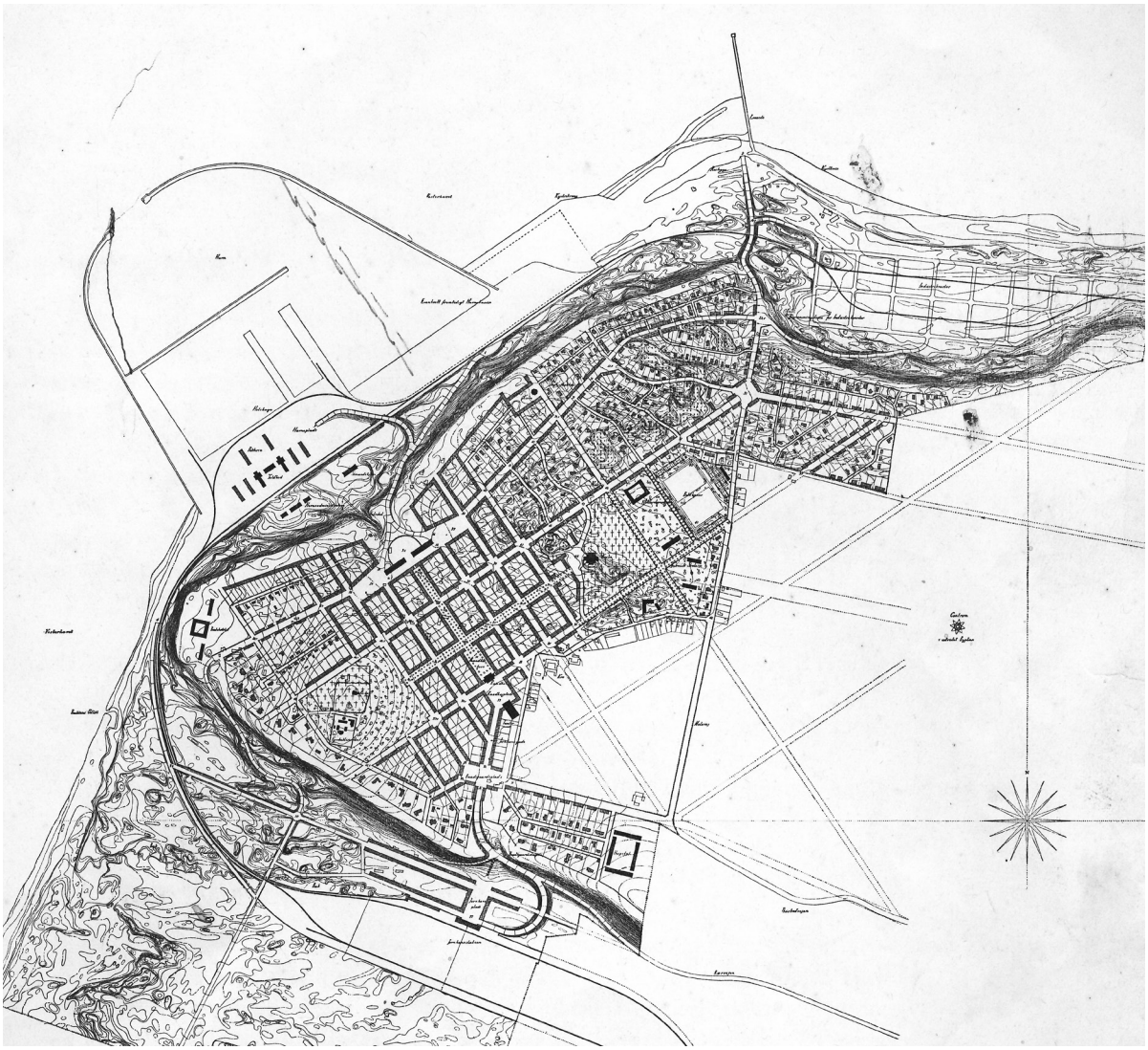


Fremtidens Hanstholm. Franz Sedivys tegning er inspireret af byplanen fra 1927 og ledsagede Bertel Budtz Müllers artikel om den dynamiske havneby i Dansk Familieblad, august 1928.

oprettet, og medens kommissionen arbejdede, fik Danmark i 1925 sin første byplanlov.

Kommissionen valgte at udskrive en offentlig konkurrence, der resulterede i 117 projektforslag, "hvori der var nedlagt et meget betydeligt arbejde og indeholdtes mange gode bidrag til en tilfredsstillende løsning". Kommissionens tekniske udvalg, hvor Jørgen Fibiger også var med, valgte at dele præmiebeløbet i fire dele. Så udvalgte man to af deltagerne, arkitekterne Holger Mundt og Aage Rafn, til at udarbejde endnu et projekt. Endelig ansatte man Aage Rafn til at udarbejde den byplan, der så blev offentliggjort i 1927.

Planen byggede på to forudsætninger: Byen skulle anlægges oppe på holmen inden for det eksproprierede område, og man forventede, at den over en årrække ville vokse til 20.000 indbyggere. Modsat mange af de indsendte forslag, herunder Aage Rafns eget projekt, pegede den endelige byplan på en ret traditionel, retvinklet og klassicistisk bykerne med gennemgående alléer og en rådhusplads. Kommissionen mente, det "vil være naturligt at give hovedgaderne en sådan beliggenhed, form og retning, at de danner et fast system, som vil give overskuelighed og klarhed i byen". Mod vest - ved Baadsgaard – befandt jernbanestationen sig. På havnepladsen var der pakhuse og toldbod m.v. Øst for Roshagemolen afsatte man – under hensyn til de herskende vindretninger - plads til et større industriområde, herunder gas- og elværk. Byen havde naturligvis hospital, alderdomshjem, skoler, sportsanlæg, idrætsanlæg, en stor ny kirke med tilhørende kirkegård, og hvad man i øvrigt kunne forvente i en moderne dansk købstad. Rundt langs skrænten skulle en passende afstand til bebyggelse sikre en promenade for både gående og kørende. Man regnede med, at især fiskerne ville bosætte sig i boligområdet mod nord umiddelbart ovenfor skrænten. Arbejderfamilierne ville naturligt



Den endelige byplan, udarbejdet af Aage Rafn i 1927.

etablere sig mere i retning af industrikvarteret. Man forventede rækkehuse eller mere spredt bebyggelse i højst to etager.

Blandt de mange projekter, indsendt til konkurrencen, var der kun et enkelt, der havde lokalt ophav. Det var udarbejdet af landinspektør Niels Smed Søndergaard, Thisted. Han interesserede sig stærkt for udviklingen i Hanstholm. Han havde allerede, medens ekspropriationsforretningen stod på, dannet sig den opfattelse, at en væsentlig del af byudviklingen ville komme til at foregå uden for det eksproprierede areal. Han havde udtrykt det overfor et par medlemmer af kommissionen ved at ytre, "det er da rart, at der også levnes noget til mig!" De omfattende målinger, der dannede grundlag for ekspropriationerne, blev nemlig udført af en københavnsk landinspektør, Axel Meldal. Men de udstykninger, der foregik uden for det eksproprierede område, var Smed Søndergaards gebet. Og af sognerådets protokol fremgår det, at der op gennem 1920erne ikke var mange møder uden en ansøgning fra Smed Søndergaard om udstykning af en parcel.

Landinspektør Niels Smed Søndergaard, Thisted, indleverede sit eget forslag til byplankonkurrencen. Han udstykkede de fleste byggegrunde i Hanstholm i 1920erne og 1930erne, men uden for statens arealer. Samtidig kæmpede han for at fastholde regering og Rigsdag på 1917-lovens løfte om havn ved Helshage.

Niels Smed Søndergaards kendskab til de lokale forhold har spillet afgørende ind i hans forslag til fremtidens by på holmen: "Hanstholm har på grund af sin udsatte beliggenhed – som et forbjerg ragende ud i Vesterhavet – og de næsten stadige vestenvinde et blæsende klima med vindretning gennemsnitlig fra s.v.v., hvorfra stormene også almindeligvis kommer, dog kan en n.v.v.-storm også være hård." Derfor foreslog Søndergaard en bred læplantning langs hele syd-, vest- og nordvestsiden af højdeplateauet, og samtidig skulle man undgå lange lige gader, som blæsten kunne stryge igennem. I det hele taget tilrettelagde han bebyggelsen ud fra "et gennem ti år erhvervet grundigt lokalkendskab til terræn, jordbund og andre faktorer".

Han afveg fra de andre forslag – og fra de opstillede betingelser for konkurrencen – ved at lade byen brede sig ud over det eksproprierede areal. Derved kunne man undgå en for stærk koncentration af mennesker – der var jo plads nok – og ud fra sit kendskab til lokalbefolkningen var han ret sikker på, at de nok selv skulle bestemme, hvor de ville bygge. Og det blev ikke på statens jord.

Smed Søndergaard blev ikke prisbelønnet. Men udviklingen gav ham ret. Landinspektør Axel Meldal udarbejdede en udstykningsplan på grundlag af kommissionens endelige forslag fra 1927. Heraf blev der i praksis kun udstykket 30 parceller. Langt det meste af bebyggelsen i Hanstholm i mellemkrigstiden – i dag synlig som de hvide huse – foregik på den private side af de opsatte skelpæle, der markerede ekspropriering.

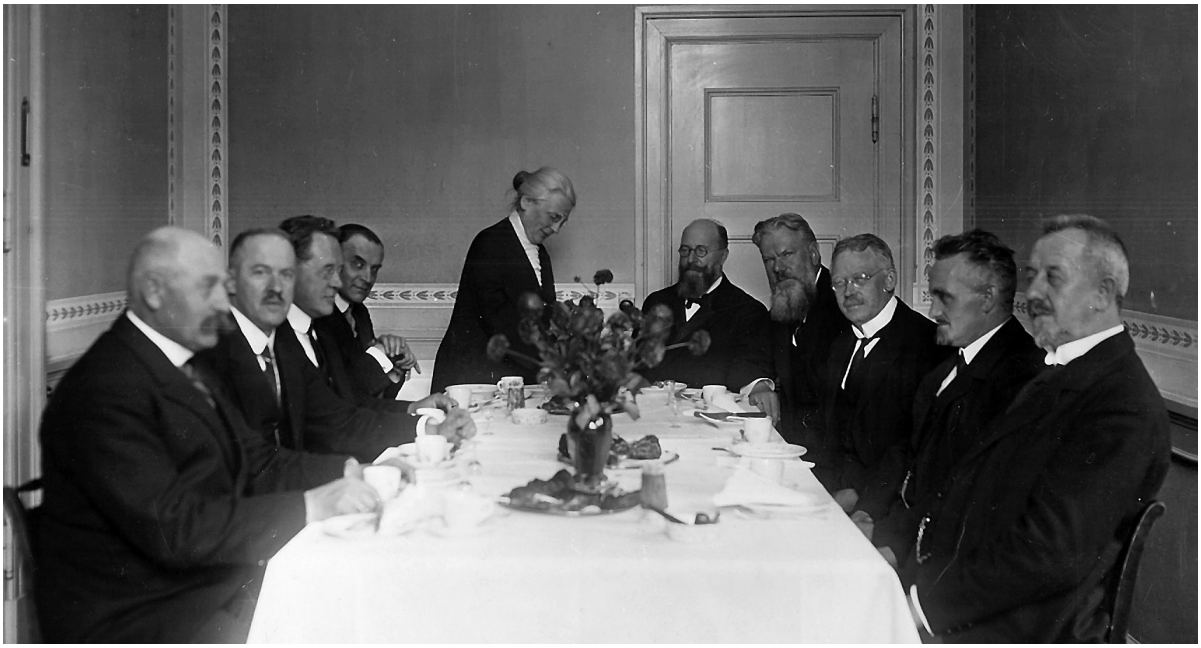
Rær-Hansted-Vigsø Sogneråd blev også spurgt. Især var kommissionen interesseret i at få rådets accept af en vejføring uden for det eksproprierede areal , der kunne forbinde den planlagte bykerne med Thisted-landevejen. Denne accept fik man imidlertid ikke, da rådet samtidig krævede ret omfattende ændringer af hele den fremlagte plan. I 1930 vedtog sognerådet dog langt om længe "at anbefale byplanen i den skikkelse, som den forelå". Men det var jo sådan set også uden for deres domæne.

'Vi protesterer'

Der var fornemt selskab på Hotel Aalborg i Thisted en septemberaften i 1924. Såvel Folketingets som Landstingets finansudvalg var til stede. Amtmand Lehmann var der. Ingeniør Fibiger var der. Og allervigtigst: Trafikminister Johannes Friis-Skotte var der. Han var ret ny i embedet som medlem af den første Stauning-regering, dannet i april. 'Socialistregeringen' hed den gerne i den borgerlige presse.

I løbet af dagen havde selskabet af høje herrer besøgt Hanstholm for at tage stedet, hvor den store nye vestkysthavn skulle bygges, nærmere i øjesyn. Ud over den storslåede natur var der nu ikke meget havnebyggeri at betragte. En styrke på 25 arbejdsmænd havde i de foregående år været beskæftiget med at trille ral op fra stranden. Det var blevet til et bjerg på 120.000 kubikmeter. Men der skulle bruges mere end det dobbelte. Så var der samlet store bunker tømmer, der var sejlet til Helshage og smidt overbord fra skibene. Den kommende kilometerlange vestmole var kun afmærket med enkelte pæle.

Under middagen udtalte trafikministeren – ifølge referatet i Thisted Amts Tidende – at "der ikke kunne være tale om at standse et arbejde, der ville få så stor betydning som dette". Det var et ret vigtigt udsagn, da der havde



Danmarks første socialdemokratiske regering, 1924-1926. Landets første kvindelige minister, Nina Bang, skænker chokolade for statsminister Th. Stauning, da hun fylder 60 år. Trafikminister Johannes Friis-Skotte ses som nummer tre fra venstre. (Folketingets Bibliotek).

cirkuleret vedholdende rygter om, at hensigten med besøget var at lukke det ambitiøse og kostbare havnebyggeri ned. Så at sige før det rigtigt var kommet i gang. Året i forvejen var finanslovsbevillingen til de nye vestkysthavne blevet nedsat med 40% - fra 2½ til 1½ millioner kr. Havneanlæggene var ikke sluppet for de generelle nedskæringer af statens udgifter, der hørte til dagens orden under venstreregeringen, der havde blikket stift rettet mod at genindføre kronens guldindløselighed. Som i de gode gamle dage før august 1914. Nu ventede man så spændt på, hvordan den nye 'socialistregering' ville agere.

Senere i september var der valg til Landstinget. Det har muligvis medvirket til, at trafikministeren gik lidt stille med dørene. Senere på efteråret udtalte han til gengæld, at der i hvert fald næste år ikke ville blive udført arbejde ved Helshage. Og på finanslovforslaget for 1925/26 var der ikke afsat en krone til havnebyggeriet. I Folketinget begrundede Friis-Skotte forslaget med "dels den almindelige økonomiske situation, dels tvivl om, at vi har fiskere nok, der vil bruge så mange og så store havne, som vi i virkeligheden vil have, når Hirtshals Havn er færdig". For øjeblikket boede der ifølge ministeren kun 400 mennesker ved Hanstholm, og som trafikhavn havde Hanstholm "aldeles intet opland".

Denne beslutning skabte en folkebevægelse i Thy, som egnen næppe tidligere havde set magen til. Samtidig opstod der en betydelig uro og splittelse i Dansk Fiskeriforening.

Igangsætteren af kampagnen i Thy var landinspektør Niels Smed Søndergaard. Han havde jo engageret sig i byplankonkurrencen, havde gennemført mange udstykninger i området og var i det hele taget optaget af de muligheder, en havn ved Helshage ville rejse for hele Thy. Søndergaard for i blækhuset og gav sig til at skrive vrede artikler til både lokale og landsdækkende aviser. Her gik han i en skarp polemik med de kræfter, der talte for at færdigbygge Hirtshals Havn og så 'se tiden an' med hensyn til Hanstholm. Trafikministeren henviste bl.a. til, at Thyborøn Havn kun var en femtedel besat, når der var flest både

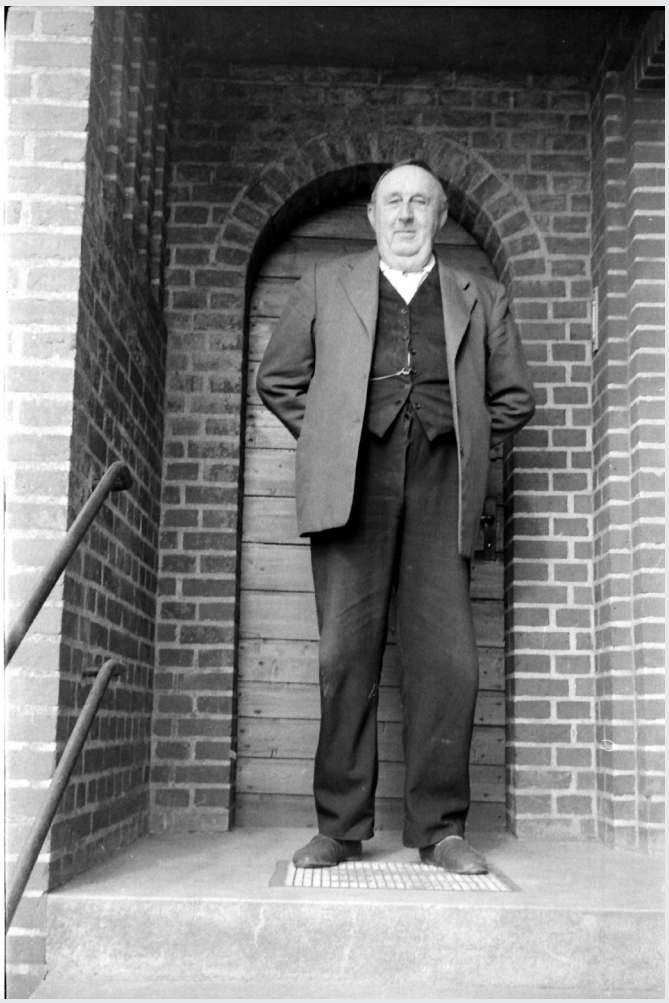
45 år i sognerådet

Jeppe Kristensen, Ræhr, havde fra en nøgleposition fulgt kampen om Hanstholm Havn gennem et halvt hundrede år - fra nederlag til sejr. 1. april 1917 - dagen efter Rigsdagens vedtagelse af loven om Hanstholm Havn - indtrådte han i Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd.

"Hvis nogen dengang havde sagt, at vi skulle vente et halvt hundrede år på havnen, havde vi troet, han var tosset", har Jeppe Kristensen fortalt. "Men vi mærkede jo snart, at havnen havde modstandere, ikke mindst i de østjyske byer. Der blev ganske vist slæbt bjerge af grus og sten sammen på havnepladsen, men de lå der såmænd endnu, da tyskerne kom, og selv om byggeriet indledtes i 1925-1926, blev der splittet mere ad i vintrene, end der blev bygget op om sommeren. I slutningen af 30erne så det måske lysere ud - men så kom besættelsen, og det hele gik i stå. Jeg kan huske, at smed Jensen fik flyttet alt materiellet fra havnen til Ræhr, og han flyttede selv med for at passe på det. Det var dengang, man begyndte at tale om "Ræhr Havn" …"

Jeppe Kristensen blev sognerådsformand i 1943 - i krigens vanskeligste tid. Han var samtidig sognefoged. I begge egenskaber måtte han tage nogle drøje ture med tyskerne.

Jeppe Kristensen, der døde som 85-årig i 1974, stod i årene inden krigen som en af forgrundsfigurerne i kampen for at vende politikernes holdning over for Hanstholm-projektet. Da han i 1962 trak sig tilbage som sognerådsformand, var alle anstrengelser kronedes med held. Havnebyggeriet var vedtaget og i gang.



Det er fra flere sider blevet fremhævet, at Jeppe Kristensen var en mand med gode forhandlingsevner og i besiddelse af tolerance og tålmod. Når nye folk, især politiske modstandere, kom i sognerådet, mødte han dem med dette arbejdsmotto: "Inden for disse vægge skal vi altid kunne sige hvad som helst til hinanden uden at blive uvenner af den grund."

Da Jeppe Kristensen gjorde sin entré i sognerådet i 1917, balancerede kommunebudgettet med 17.000 kr. Og i dette budget var alt med - også lærerlønningerne. Da sognerådet året efter satte det op med 3.000 kr., rejste der sig et ramaskrig over, at det kunne finde på at udvise en sådan ødselhed i trange tider.

"Det var ikke rart at være fattig", har den tidligere sognerådsformand fortalt. "Vi havde enker, der stod og rensede fisk under åben himmel på landingspladsen og blev så usselt betalt, at de ikke kunne leve af det. Jeg sagde i sognerådet, at man ikke kunne byde dem det. Svaret var, at der ikke var andre muligheder. Til jul foreslog jeg, at hver af enkerne fik 10 kr. til at holde jul for. "Skal sognerådet nu også til at give julegaver?", spurgte man. Jeg holdt nu fast ved mit, og enkerne fik, så de kunne holde en anstændig jul."

I de første år af Jeppe Kristensens tid i sognerådet skulle sognerådsmedlemmerne selv opkræve kommuneskatten hos beboerne. Hvert sognerådsmedlem havde sit distrikt.

Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

i havn. Vestkystfiskeriets generelle nedtur efter verdenskrigen var ikke gået upåagtet hen. Vandbygningsingeniør, professor Munch Petersen, tog samtidig til orde for et havne- og sluseanlæg ved Hvide Sande som alternativ til havnen ved Hanstholm.

Smed Søndergaard anklagede ministeren for løftebrud. Hvis Rigsdagen fulgte hans forslag, så "melder spørgsmålet sig om lovgivningsmagtens anseelse i det hele taget. Og særlig vil de folk i Hanstholm, hvis ejendomme lovgivningsmagten lod ekspropriere under henvisning til grundlovens ord om det almene vel, jo få et mærkeligt indtryk både af loven og af det almene vel, når Rigsdagen nu som børn løber fra et standpunkt til et andet." Endelig fremhævede han ingeniør Fibigers dygtighed og erfaring, som det gjaldt om at udnytte, medens tid var. Fibiger var på det tidspunkt en mand midt i 50erne.

Smed Søndergaard sørgede også for, at holmboerne selv kom til orde. Det var ikke sket tidligere. Hanstholm Fiskeriforenings formand, Anton Jensen, gjorde opmærksom på det helt grundlæggende, som havnesagen oprindelig drejede sig om, forbedring af vestkystfiskernes forhold: "Forholdene er utålelige for os. Vi har gjort vore både så store som muligt for konkurrencens skyld – ja vel større, end det er forsvarligt for liv og førlighed med de usle landingsforhold, vi har på den åbne kyst. Det tager alt for lang tid, flere timer, at få båden i eller af vandet, og hvor mange krøblinge har vi ikke, arme og ben har de fået brækket, eller ryggen brudt, takket være den baksen med bådene, der jo kun kan holde en brøkdel af den tid, de kunne, hvis vi havde en havn."

Sognerådsformand Kr. Søndergaard var også skarp i mælet: "Selv om Hansted Sogn kun er en ringe del af Danmark, og vi lever under vanskelige og barske forhold, så holder vi dog af vor hjem og en jord, vi har fået fra vore fædre; vi forstår, at vi for at give plads for udviklingen og få del i den måtte afstå og yde vort offer, men ikke en bestemmelse, der i fald Hanstholm-bygningen standses, har været så dårlig overvejet, og at vi skal være kastebold for tilfældige luner hos et enkelt parti eller enkelte personer."

Også arbejderne ved havneanlægget gjorde opmærksom på, hvilke følger en standsning af arbejdet ville have for dem: "Vi er 14 mand, der allerede har måttet føle det, og det vil blive en trist vinter for os. Vi flyttede til Hanstholm i håb om at få et godt og varigt arbejde ved det store anlæg. Vi lejede os ind i statens huse, og nu står vi ude af stand til at betale vor husleje og uden arbejde."

Bertel Budtz Müller interviewede Thisteds borgmester, redaktør Aaberg, der stærkt understregede, at "der er en sag, hvorom alle thyboer er enige, lige fra fiskeren ude på kysten til de indvandrede embedsmænd inde i byerne: Det er havnesagen, vestkysthavnen, den store havn på Hanstholmen. I den sag gælder der ingen partiskel heroppe".

Også fiskeeksportør Viggo Taabbel tillagde havnen stor betydning: "Der er i øjeblikket små to hundrede bådelav langs den thylandske kyst, og alene det, de kan spare i materiel, tid, mindre fragter, mindre tabsrisiko for selve fangsten ved at være sikre på at få den afsat i tide i frisk tilstand, vil være nok til at forrente selv et meget stort havneanlæg."

Smed Søndergaard havde vanskeligt ved at få sine debatindlæg optaget i hovedstadsaviserne. Derfor fik han Chr. Sørensens Tømmerhandel i Thisted til i 1925 at udgive alle de lokale debatindlæg i en lille bog under titlen "Vi protesterer…". Her offentliggjorde man også protestskrivelser fra alle fiskerifor-

eninger langs kysten og en generel protest mod udsættelse eller standsning af havnebyggeriet ved Helshage, underskrevet af næsten 1100 borgere fra Thisted og fra alle egne af Thy.

Den lokale protest var stærk og entydig og et udtryk for, at havnesagen for alvor var blevet en folkesag i Thy. Noget mere tvetydig var fiskerierhvervets holdning. Beslutningen om at standse bevillingen til Helshagehavnen skabte så tilpas meget uro i geleddet, at Dansk Fiskeriforening besluttede at indkalde til et ekstraordinært landsmøde i november 1924. Her blev det tydeligt, at en række af vestkystens fiskeriforeninger fra Thyborøn til Ringkøbing Fjord var ganske forbeholdne overfor havnen ved Helshage. Vestkystfiskerne, anført af redaktør Vilh. Nielsen, Ringkøbing, forelagde en resolution, der udtalte, at man "ikke kan ønske Helshagehavnen udført i den lovfæstede skikkelse, men må ønske anlægget af stedlige støttepunkter fremmet så stærkt som de økonomiske forhold tillader det." De ville med andre ord hellere have lokale moler til støtte for kystfiskeriet. Bestyrelsen valgte at indtage en 'lyttende position'. I sig selv udtryk for en betydelig splittelse. Ved den endelige afstemning fik vestkystfiskernes forslag 2.487 stemmer. En modresolution, der anbefalede en fortsættelse af Helshagebyggeriet med en bevilling, "der af ministeren må anses for forsvarlig under hensyn til betingelserne for arbejdets udførelse", fik dog 3.600 stemmer. Det blev især de østdanske fiskeriforeninger, der reddede erhvervets noget valne støtte til det store havnebyggeri.

På Rigsdagen lykkedes det trods alt havnesagens fortalere, anført af Jens Sørensen Vanggaard, at få genindsat de 300.000 kr., der i den foregående finanslov havde været afsat til Helshages andel af vestkysthavnebyggeriet. Det store havneprojekt overlevede, men på vågeblus. Og her blev det i den kommende årrække. I 1933 var bevillingen igen fjernet fra finanslovforslaget, men reddet på målstregen i finansudvalget. Fra 1937 steg den til 600.000 kr. Men heraf gik – i følge Vandbygningsvæsenet - 180.000 kr. til administration og vedligeholdelse.

Bjerge af ral og betydelige mængder af tømmer var i årene frem til 1925 de eneste tegn på, at en europæisk storhavn var under bygning.

Sømmet til historien

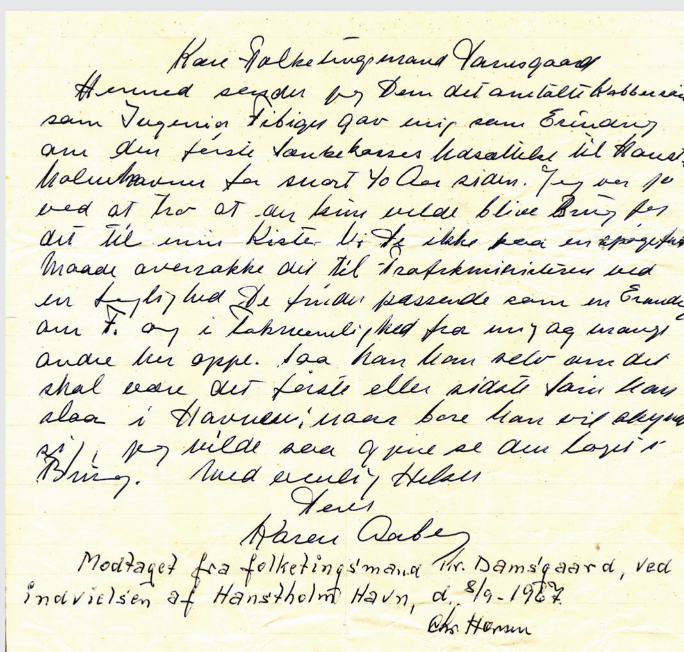
Blandt de mange gaver, Hanstholm Lokalhistoriske Arkiv modtog under den første billedudstilling i 1972, var et søm af den slags, der blev brugt ved molebyggeriets sænkekasser - også kaldet tømmerkister - og som alene ved sin symbolske vægt næsten var guld værd, skønt det var lavet af kobber for at forhindre angreb af pæleorm. Sømmet var på det sidste stadium af vejen til arkivet en gave fra borgmester Chr. Hansen. Men historien bag sømmet var næsten lige så lang, som havnesagen var gammel. I 1972 var det 46 år siden, kobbersømmet første gang blev brugt som en symbolsk gave. Anden gang var under havneindvielsen i 1967 og tredje gang altså i 1972.

Ved indvielsen af Hanstholm Havn 8. september 1967 stak folketingsmand Kr. Damsgaard en lille æske i hånden på sognerådsformand - senere borgmester - Chr. Hansen med en bemærkning om, at æskens indhold egentlig var tiltænkt en anden, men at han ikke havde fået opfyldt giverens oprindelige ønske. Han fandt imidlertid, at indholdet hørte hjemme i Hanstholm og bad nu sognerådsformanden om at opbevare det.

I æsken lå et kobbersøm, og historien bag sømmet stod i et brev, som Kr. Damsgaard i foråret 1960 havde modtaget fra giveren, og som ledsagede sømmet. Giveren oplevede ikke blot at se havnen i brug, men også at registrere dens succes. Underskriveren var identisk med forhenværende sygeplejerske Karen Aaberg, der i 1972 var 90 år gammel. Hun var plejedatter af Thisted Amts Tidendes redaktør fra 1883 til 1933 A. M. Aaberg, der var Thisteds første folkevalgte borgmester. Hun var ofte med plejefaren i Hanstholm.

I Karen Aabergs erindring var det en sommerdag i 1922, hun fik sømmet af Jørgen Fibiger. Der er ingen tvivl om, at det var en oplevelse, der havde fæstnet sig i hendes erindring, men det rigtige årstal for den første sænkekasse er 1926. Det fremgår af en ”Dagbog over nedsænkningen af de første sænkekasser på vestre mole i Hanstholm”.

Og af plejefarens artikel i Thisted Amts Tidende.


Kære Folketingsmand Damsgaard
Hermed sender jeg Dem det omtalte Kobbersøm
som Ingeniør Fibiger gav mig som Erindring
om den første Sænkekasses Udsættelse til Hanst-
holmhavnen for snart 40 Aar siden. Jeg var jo
ved at tro at der kun vilde blive Brug for
det til min Kiste. Vil De ikke paa en [illegible]
Maade overrække det til Trafikministeren ved
en Lejlighed De finder passende som en Erindring
om F. og i Taknemlighed fra mig og mange
andre her oppe. Saa kan han selv om det
skal være det første eller sidste Søm han
slaa i Havnen; naar bare han vil skynde
sig; jeg vilde saa gjerne se den tages i
Brug. Med venlig Hilsen
Deres
Karen Aaberg

Modtaget fra folketingsmand Kr. Damsgaard, ved indvielsen af Hanstholm Havn, d. 8/9-1967.
Chr. Hansen

Tømmerkister søsættes

På stranden ved Helshage voksede ralbjerget fortsat, men i løbet af 1925 var adskillige tømrersjak gået i gang. De første tømmerkister blev bygget op i al deres magt og vælde. Og der blev bygget en sliskebro, så kisterne kunne bugseres ud i vandet.

Det store øjeblik kom 11. maj 1926 klokken lidt over to. På stranden ventede en flok indbudte gæster. Blandt dem var A. M. Aaberg, redaktør af Thisted Amts Tidende og i øvrigt også Thisteds borgmester. Han havde taget sin plejedatter, Karen, med til havet. "Jeg husker det, som var det i går", fortalte Karen Aaberg i 1972 til Thisted Dagblads Hanstholm-redaktør, Knud Erik Nielsen. "Aftenen i forvejen havde ingeniør Fibiger ringet til bladet med besked om, at den næste dag skulle havnens første sænkekasse sættes. Det var en begivenhed af format for egnen, og dagen efter ledsagede jeg min far og politimester Kampmann og frue til Hanstholm og overværede begivenheden. Ingeniør Fibiger viste os de kobbersøm, der blev benyttet i sænkekassen – og han stak mig ét i hånden til minde om dagen".

Redaktør Aaberg delagtiggjorde sine læsere i den skelsættende begivenhed: "I eftermiddag blev den første af de fire tømmerkister, der har været færdige i et års tid, sat i vandet ved Hanstholm under ledelse af ingeniørerne Fibiger og Lunde. Efter at den store træklods var lempet ned ad den lange sliskebro, gled den kl. 2,10 under nogle tilskueres hurraråb ud i vandet, og kort efter påbegyndtes arbejdet med at bringe den på plads. Ankre blev hentet og hevet ud for at støtte styringen, og i løbet af en times tid var kisten anbragt på sin fremtidige plads. Derefter pumpedes vand i den, og den ene tipvogn efter den anden, ført af en motorvogn og fyldt med ral, rullede ud for at fyldes ned i det store lastrum. Begivenheden havde samlet en del interesserede tilskuere, og alle var meget optaget af den. Forhåbentlig vil der ikke gå alt for mange år, før vi oplever den næste begivenhed: At det første skib anløber Hanstholmhavnen."

Efter en uge med blæsevejr var det hele rystet godt sammen, og der kunne

De store mængder af tømmer, der skulle bruges til bygning af tømmerkisterne, blev fragtet ad søvejen. Skibene smed lasten overbord i rum sø. Lokale fiskere brugte så deres havbåde til at bjerge de store tømmerstokke ind på stranden.

læsses yderligere syv læs ral i lasten. Endelig blev kistens ydre rum fyldt med beton, der også – ved dykkeres hjælp – yderligere forankrede kisten på kalkbunden. Det krævede 212 sække af den særlige molercement, distriktsingeniør Poulsen havde høstet international anerkendelse for.

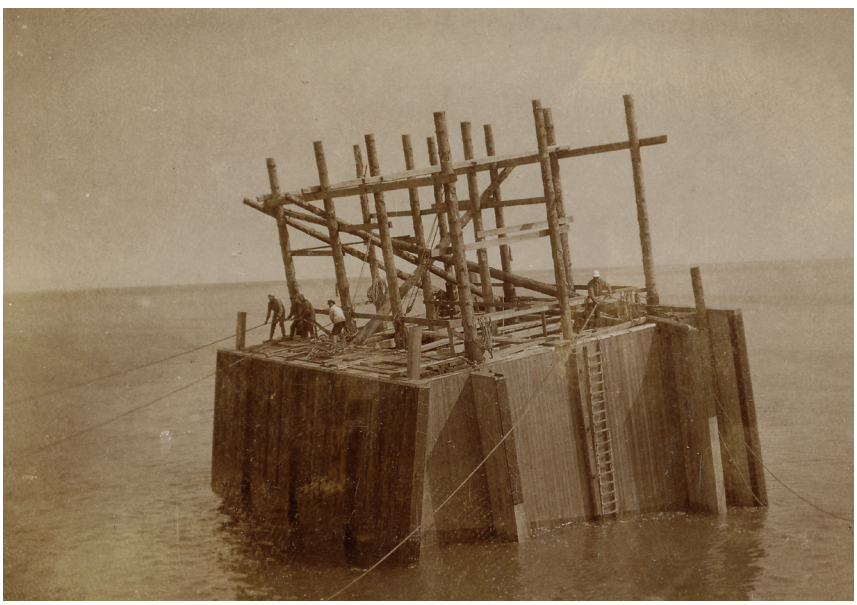
Hermed var bygningen af Hanstholm Havn for alvor sat i gang. Det havde taget sin tid at komme så langt. Betænkningen, der dannede det ingeniørfaglige grundlag, var nu ti år gammel, og loven, der dannede det politiske og økonomiske grundlag, var kun et år yngre.

Inde på stranden ventede tre lignende tømmerkolosser. De havde stået færdige i et årstid. Den næste kiste kom i vandet, da det 21. maj igen blev roligt vejr. De to sidste kom i vandet i begyndelsen af juli.

Først næste sommer var man klar til at søsætte den femte kasse. I alt nåede man at udsætte fem kister i løbet af sommeren 1927. Nu begyndte vestmolen så småt at blive synlig. Det følgende år blev det kun til fire kister. Havets voldsomme kraft - og de meget beskedne finanslovbevillinger - satte en stram dagsorden for arbejdspladsen ved Helshage. Havneanlæggets smedemester, Søren Jensen, har i en erindring fortalt om den store opfindsomhed, der blev udfoldet for at reparere og genbruge værktøj. Der var simpelthen ikke penge til at købe nyt.

Den økonomiske smalhals ramte også tømmerkonstruktionerne. Ifølge den oprindelige betænkning skulle der til den ydre beklædning af kisterne importeres det hårde Jarrahtræ, en eukalyptusart. Men i praksis blev der helt overvejende bygget med dansk gran og bøg. Det var væsentligt billigere og passede i øvrigt fint med den 'køb dansk'- bevægelse, der bredte sig i kriseårene i 1930erne. Uheldigvis fremmede dette valg også de voldsomme angreb af pæleorm, vestmolen hurtigt blev plaget af.

Da søsætningerne af de store tømmerkister altid foregik i smukt forårs- eller sommervejr, blev de noget af et tilløbsstykke. Som det blev bemærket i Thisted Amts Tidende i august 1935: "Det er vist længe siden, der har været så mange mennesker i Hansted, som tilfældet var i går. For det første var det rigtigt vejr at tage til havet i, og for det andet var der en hel del, der havde fået at vide, at der



Tømmerkiste søsættes. En manøvre, der kun kunne gennemføres i havblik og med en koncentreret og ikke ufarlig indsats af hele arbejdsstyrken.

forestod en udsætning af en kiste". At der så lagde sig havgus over stranden i de afgørende minutter, var jo bare ærgerligt. Men det var spændende at følge det intense arbejde, der fulgte hver nedsænkning i hen ved 1½ døgns tid. Som J. N. Christensen, der fulgte arbejdet tæt som ansat på havnekontoret, har erindret: "I den omfattende belysning, som var nødvendig for anlægsarbejdet ved havnen, kunne det i stille sommeraftner og -nætter tage sig festligt ud, og ind over holmen lød rullende lyde af kørende motor- og tipvogne".

19. august 1939 udsatte man tømmerkiste nr. 44. Her var vanddybden 12 meter, og dermed havde vestmolen nået sin fulde længde på én kilometer. Der var nu gået 13 år, og verden havde forandret sig særdeles meget, siden den første kiste gled i havet. Netop i de varme augustdage i 1939 samlede Hitler store troppekoncentrationer langs grænsen til Polen og gjorde klar til det, der blev en ny verdenskrig. En krig, der også nåede den yderste rand af Europa og greb dybt ind i havnens lange udviklingshistorie og holmboernes liv.

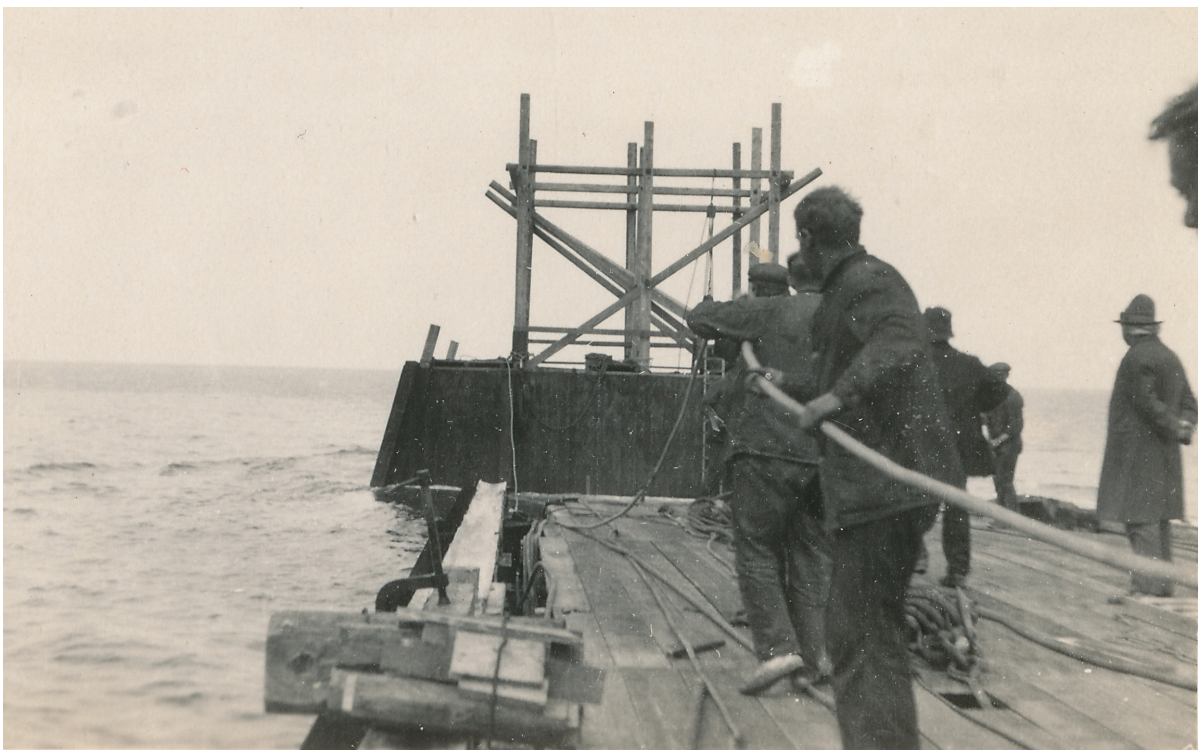
Målt med de små fiskerlejers sædvanlige målestok var det en betydelig arbejdsplads, der opstod ved Helshage. Mens det endnu kun handlede om at samle et kæmpemæssigt depot af ral, var der beskæftigelse til omkring 25 arbejdsmænd med tilhørende skovle og trillebøre. Da man i 1925 for alvor kom i gang med at bygge tømmerkisterne, skulle der ansættes en større flok tømrere. Også smede var der brug for og dykkere i forbindelse med klargøring af kalkbunden og forankring af tømmerkisterne. Alt i alt kom beskæftigelsen op på omkring 75 mand i de perioder, hvor der var godt gang i bygningen af tømmerkisterne. I 1930 oplyste Jørgen Fibiger i forbindelse med et interview, at der kun var 30 mand i arbejde.

Den daglige ledelse lå hos ingeniørerne Lunde og Djurhus. Den egentlige

En sommerdag i stille vejr var en god arbejdsdag. Men det barske klima var en stor udfordring og bidrog til at gøre havnebyggeriet til en langstrakt affære.

chef for det hele, Jørgen Fibiger, opholdt sig mest i Hirtshals, mens havnebyggeriet dér var i fuld gang. Ind i 1930erne tog han i stigende grad sammen med sin familie ophold i den nybyggede administrationsbygning på stranden ved Helshage, der ifølge Aalborg Stiftstidende var "en hel seværdighed. Det er lykkedes for afdøde arkitekt Plesner for ringe midler at skabe en bygning, der er både praktisk, arkitektonisk smuk og ualmindelig hyggelig." Det var her, Jørgen Fibiger døde i oktober 1936.

I vinteren 1938 aflagde en journalist fra Thisted Amtsavis besøg ved Helshage. Han leverede en levende reportage fra arbejdspladsen: "Følger man stien, som fører fra toppen af den 45 meter høje skrænt, står man et øjeblik efter på havnearbejdspladsen. Det første, der fanger øjet, er de to mægtige kister, som i løbet af nogle få dage er færdige. De store kolosser er 45 meter lange, 13 meter høje, 17 meter i bundbredde og 11 meter i topbredde (...) Ellers er alt andet materiale dansk. Sidevæggene er bygget af gennemgående granstammer, som skiftevis bliver lagt over hinanden med rod og topende. Til at fylde hver af disse kister medgår ca. 4000 tons cement og ral, og til hver kiste bliver brugt otte tons søm (…) Under vandringen over havnepladsen kommer man forbi den mægtige ralsilo, der står tom i øjeblikket, passerer smedien, et stort værksted, indrettet til at reparere alt forefaldende, og længere mod øst ligger de store granstammer. De er ca. 25 meter lange, er hentet forskellige steder i landet og bliver savet og tildannet på havnepladsen. Totalindtrykket af havneanlægget er storslået, man imponeres af, at mennesker har kunnet frembringe et sådant værk, som kan modstå det stormfulde havs angreb. Under orkanagtig storm fra sydvest har man kunnet se en vandsøjle rejse sig på over 50



En af de store dage, hvor vejret tillader søsætning af en tømmerkiste. Chefen – Jørgen Fibiger – har hænderne på ryggen, men holder opmærksomt øje med det hele.

Det traditionelle kystfiskeri fortsatte under havnebyggeriet, om end noget generet af de ændrede strømforhold. Her den karakteristiske – og meget farlige - stilling, når båden skulle holdes under ophaling.
Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

meters højde, når søerne udefra mødte den bagsø, der fremkom ved anslaget mod kisterne."

De store mængder ral havde man på stedet. Men alle de andre byggematerialer skulle transporteres. Her havde det været praktisk med den jernbaneforbindelse, de optimistiske byplanlæggere jo også havde kalkuleret med. Der blev imidlertid ikke knyttet noget løfte om anlæg af jernbane til havneloven i 1917 – selv om røster i Rigsdagen anbefalede det – og med den skæbne, havneprojektet fik op gennem 1920erne og 1930erne, var der bestemt ikke udsigt til et anlæg, der kunne forbinde Hanstholm med den nærmeste banelinje i Nors. Under et besøg i Hanstholm i 1934 – sammen med finansudvalget – sagde trafikminister Friis-Skotte lige ud: "Jeg finder det meningsløst at ofre et par millioner eller mere på en jernbane til en fiskerihavn. Til fiskerieksporten anvendes jo alligevel næsten udelukkende biler."

De mange træstammer til molebyggeriet blev transporteret søværts og simpelthen smidt i havet og derfra ved fiskeres hjælp bjerget i land. De store mængder af cement og det nødvendige jern måtte man møjsommeligt transportere over land fra Thisted, akkurat som man havde gjort ved bygningen af Roshagemolen i begyndelsen af århundredet. Ved hjælp af lastbiler kunne det måske gå lidt hurtigere end den gang.

Hanstholm var fortsat et fiskerleje med et pænt antal bådelav, der prøvede at tjene til familiernes underhold gennem det traditionelle kystfiskeri fra landingspladsen øst for Roshagemolen. I sig selv en udfordrende sag i kriseårene med de stærkt faldende priser på fisk. Fiskerne var naturligvis fortsat tilhængere af havnebyggeriet. Det var jo her, en bedre fremtid ventede. Men tålmodigheden var efterhånden sat på en hård prøve, og mand og mand i mellem har der uden tvivl bredt sig en velvoksen skepsis. Unge fiskere overvejede alvorligt, om ikke det var bedre at flytte til Hirtshals eller Esbjerg.

Allerværst var det nok, at det store molebyggeri faktisk generede kystfiskerne ganske alvorligt. Den efterhånden meget lange række af tømmerkister greb på afgørende vis ind i de havstrømme, der former kystlinjen. Fiskerne havde landingsplads i læ af – og altså øst for – Roshagemolen, men de brugte også en mere vestlig landingsplads i læ af den efterhånden meget lange vestmole. Begge steder foregik der en alvorlig bortskæring af kysten som følge af de ændrede strømforhold. Vandbygningsvæsenets ingeniører kunne i 1938 beregne, at kystlinjen mellem Helshage og Roshage var veget 80 meter. Vandbygningsvæsenet imødekom fiskerne ved at forlænge høfden øst for Roshagemolen. Derimod kunne det ikke følge fiskernes forslag om at genåbne den oprindelige gennemstrømning på det inderste stykke af Vestmolen, hvor der nu var udlagt store betonblokke. Som afslutning på det møde, der blev afholdt mellem fiskerne og havneingeniørerne, udtalte fiskerne, "at de var ved at blive ængstelige, de synes havnearbejdet var ved at gå helt i stå."

Statsminister Th. Stauning på sommerbesøg ved havnebyggeriet i begyndelsen af 1930erne. Stauning kendte både Jørgen Fibiger og Bertel Budtz Müller.

Skarp kritik

"Jeg kæmper ikke mod Vesterhavet med disse havnebyggerier, jeg tager, hvad Hans Majestæt Kong Vesterhav allernådigst tillader (…) Disse havnemoler er bygget ved hjælp af træ, og teoretisk set skulle træ ikke kunne holde. Men teori overfor Vesterhavet er ingenting, her nytter kun følgeslutninger. Hvis vi ved disse arbejder havde benyttet jernbeton, som teorien og beregningerne siger, ville de være knækket som pindebrænde, disse jernpiller, men træet har vist sig elastisk. Vesterhavet kan bøje det, det giver efter, det knager, men det retter sig ud igen, det holder. Det er træet, der holder vestkysthavnene sammen i praksis, medens det altså i teorien burde være jern, og det er den slags ting, man lærer af Vesterhavet." Sådan sammenfattede Jørgen Fibiger sin havnebyggerfilosofi i en samtale med Randers Amts Avis i 1930.

Det var også det bærende synspunkt i betænkningen fra 1916, og det fastholdt Fibiger til sin død i 1936.

Fibigers havnebyggerier ved Hirtshals og ved Hanstholm blev stormomsuste – også i den offentlige debat. Havneloven i 1917 var på flere måder et barn af den regulerende og aktive statsmagt, verdenskrigen havde fremmet, kombineret med det eksporteventyr, fiskerierhvervet oplevede i disse år. Med Thyborøn Havn til den ene side og fra omkring 1930 Hirtshals til den anden side blev det vanskeligt at fastholde troen på, at den kæmpestore Hanstholm Havn kunne fyldes med fiskekuttere. Specielt med udgangspunkt i Thyborøn og ned langs den jyske vestkyst udviklede der sig efterhånden en betydelig modvilje mod Hanstholm-projektet. Vestkystfiskerne ville meget hellere have udvikling omkring Thyborøn, Thorsminde og Hvide Sande, suppleret med beskyttelsesmoler ved de enkelte fiskerlejer. Dertil kom den samlede havnebyggerekspertise i Vandbygningsvæsenet, der også betragtede Fibigers byggemetode med stor skepsis. Begge miljøer dannede baggrund for den skarpeste kritiker af Jørgen Fibigers havnebyggerier, nemlig Vandbygningvæsenets forhenværende distriktsingeniør i Lemvig, August Poulsen, der havde været en ivrig talsmand for en havn

Skatteborgerne og Hanstholm

Dansk Skatteborgerforening havde i 1930´erne 15.000 medlemmer og et godt øje til havneprojektet i Hanstholm og ingeniør Jørgen Fibiger. Den udgav tidsskriftet "Skatteborgeren", og her er Hanstholm Havn nævnt flere gange som et eksempel på pengefråds - spild af skatteborgernes gode penge hældt direkte ud i havet.

Det samme med broprojekter og andre offentlige projekter.

Foreningen gik også forrest i kampen mod dét, der senere i historien er kendt som "Socialreformen fra 1933" og dermed begyndelsen til en velfærdsstat. Der blev advaret mod følgerne af, at man hjalp fattige uden tab af valgret: Da "stiger der fra det skambefængte fattigvæsens aske en ny Fugl Phønix op i luften, som intet kender til borgerlig skamfølelse".

En form for konservatisme, men dengang en del af forståelsen i visse kredse af befolkningen. Og altså også som en del af bagtæppet for havneprojekterne på den jyske vestkyst.

Skatteborgerforeningen drev en slags forlagsvirksomhed og stod bag "Hanstholm Havn bør ikke fuldføres" i februar 1932. Et indlæg i debatten omkring Fibigers havneprojekt af A. Poulsen, tidligere distriktsingeniør i Vandbygningsvæsenet. Her argumenteres for, at byggeriet i Hanstholm "snarest muligt" stoppes, og at man i stedet koncentrerede kræfterne om at få den "mislykkede Hirtshals Havn" sat i brugelig stand.

En måned senere udsendte samme Poulsen et tillæg til denne redegørelse. Nu var det ikke med skatteborgerforeningen som udgiver, men et københavnsk forlag, og det var især rettet – som det hed – til venner af Hanstholm Havn, som trods alt mener, at den havn bør bygges nu, bl. a. for at blive bygget af ingeniør Fibiger som skyldig anerkendelse af den store virksomhed, man tilskriver ham allerede, før havnekommissionen blev nedsat, siden som kommissionsmedlem 1914-16 og nu fra 1918 til dato som ledende ingeniør ved alle tre vestkysthavnearbejder".

Den tidligere distriktsingeniør stiller det spørgsmål, om hele denne virksomhed nu også er så anerkendelsesværdig, som den bliver gjort til.

ved Thyborøn og havde haft ansvaret for bygning af havnen og sikkerhedsmolen efter 1914-loven. August Poulsen var ikke hvem som helst. Han var faktisk en højt respekteret havnebygger, internationalt kendt for sine eksperimenter med molercement, medstifter af Dansk Ingeniørforening. Han var 12 år ældre end Fibiger, men havde lige som denne i sine unge år været ansat hos ingeniør Ollendorff i Frederikshavn.

Kritikken af havnebyggeriet ved Hanstholm tog for alvor fart, da trafikminister Friis-Skotte i 1924 pillede bevillingen ud af finanslovforslaget. De vestjyske fiskeriforeninger mellem Thyborøn og Esbjerg blev de hårdeste kritikere og fik en hvas og vedholdende pennefører i J. Gr. Pinholt fra Houe ved Klinkby, der - som nærmere behandlet i det følgende kapitel – kom i voldsom polemik med Bertel Budtz Müller. Han kaldte det "et såre smukt lokalpatriotisk ønske – men beskedent tør man ikke kalde det – at kræve et havneanlæg med ca. 25 mio. kr. udgift for at tilfredsstille de lokale ønsker i et sogn, hvor det ifølge Trap (1924) kun er 46 fiskere".

August Poulsens angreb på havnebyggerierne i Hirtshals og Hanstholm blev først fremlagt i et ingeniørtidsskrift og i Berlingske Tidende i 1928 og var i sit udgangspunkt af økonomisk karakter. Han hævdede ud fra en række beregninger, at Hanstholm Havn ville komme til at koste mere end det dobbelte af de 11 mio. kr., Fibiger budgetterede med. Det udviklede sig til en kraftig polemik, der kulminerede med bogen "Hanstholm Havn bør ikke fuldføres", der i 1932 blev udgivet af Dansk Skatteborgerforening. Poulsens kampagne fortsatte i en række artikler de følgende år og førte til, at Poulsen krævede, at ingeniørforeningen nedsatte en 'æresret', der kunne dømme mellem ham og Fibiger. Dette blev afvist, også af Østre Landsret, da Poulsen bragte sagen for domstolene.

Selve byggemetoden angreb Poulsen faktisk ikke. Han mente tilmed, det var forsvarligt at bruge dansk rundtræ i stedet for svensk firhugget, og at Jarrahplankerne var afløst af dansk bøg. Men disse ændringer rummede også væsentlige besparelser, der gjorde den samlede udgift til havnen endnu mere angribelig. Helt grundlæggende var det Poulsens opfattelse, at bygningen af Hanstholm Havn var ganske overflødig. Hirtshals Havn kunne betragtes som et forsøg, der ikke egnede sig til at blive gentaget ved Hanstholm, og Poulsen havde en række forslag til, hvordan besejlingsforholdene ved Hirtshals kunne forbedres. Vestkystfiskerne ønskede ikke nogen havn ved Hanstholm, og det moderne Englandsrettede kutterfiskeri havde tilstrækkelige havne i Esbjerg, Thyborøn og Hirtshals. Et potentielt nordatlantisk fiskeri kunne lige så godt bruge mange andre havne. Som trafikhavn var Hanstholm helt uanvendelig, da den lå "i det fejle hjørne af Danmark, 250 km. ugunstigere end Esbjerg."

Den skarpe kritik rokkede næppe ved Jørgen Fibigers tro på havneprojektet. I 1936, få måneder før Fibigers død, spurgte jour-

Dykker gøres klar til arbejde. Fjerdemanden i båden kigger gennem kameraets linse direkte på os. Og ophæver de mange årtiers distance.

nalisten H. C. Ulkjær ham, om de stærke angreb havde været helt uden grund. Det filosofiske svar lød: "Resultatet – som ifølge Søren Kierkegaard er en sjakerjøde og en lumpen karl – har ikke pådraget mig nogen fortrydelse ved at vedkende mig paterniteten til vestkysthavnene." Og så fortsatte Fibiger med tryk på hvert ord: "Jeg har i de tyve år, siden denne sag begyndte, jævnligt læst betænkningen, og jeg har ikke fundet et komma, som jeg ønsker flyttet".

Men han gjorde opmærksom på, at der var fremkommet nye materialer i det lange tidsrum, der var blevet bygget. Nedramning af stålspunsvægge var en løsning, der nu blev anvendt ved dækmolen i Hirtshals. Den kunne også bruges ved østmolen i Hanstholm.

Den forhenværende trafikminister, Jens Hassing-Jørgensen, der var ansvarlig for forslaget om havne i 1917, rettede i 1943 den helt afgørende kritik mod Rigsdagens behandling af sagen: "I stedet for at stille de to-tre mio. kr. til rådighed, som årligt kunne bruges, og som burde bruges for at holde den systematiske opbygning af havnen i gang, bevilgede man årligt nogle få hundrede tusinde med det resultat, at anlægget fordyres med en masse renter, og at materialepriser og arbejdsløn stiger, og at anlægget henligger i årevis uden at komme til nytte. Det kaldes at spare! Og det sker i en periode, hvor landet var hjemsøgt af arbejdsløshed."

Dykkere spillede en helt afgørende rolle, både når havbunden skulle forberedes til tømmerkisterne, og når de skulle forankres.

En Limfjordskanal

Der er et skæbnefællesskab mellem Thyborøn og Hanstholm. Loven om bygning af dækmole og havn ved Thyborøn i 1914 var et stykke hen ad vejen en politisk afværgemanøvre, så man kunne undgå det langt mere kostbare havnebyggeri på den åbne kyst. Thyborøn lå lige i kanten af Thisted Amt, og det kunne være svært helt at afvise det argument, som August Poulsen, J. Gr. Pinholt og en hel del andre fremførte, at amtet dermed allerede havde en velfungerende vestkysthavn.

Men også i dette skæbnefællesskab var havet – helt i overensstemmelse med Jørgen Fibigers filosofi – den egentlige og noget uberegnelige hersker. I 1936 konkluderede et fortroligt udvalg af teknikere, nedsat i al hast af Vandbygningsvæsenet, at man i løbet af få år kunne risikere et sammenbrud af den etablerede kystsikring, og at man "ganske taber herredømmet over udviklingen". En mulig løsning kunne være en total lukning af Thyborøn Kanal, men dermed var Thyborøn Havn dødsdømt.

De truende udsigter for Thyborøn Kanal fik den 75 år gamle tanke om en kanal gennem det smalle Thy til at live op igen. Det blev Jørgen Fibigers sidste store indlæg i debatten om fremtidens vestkysthavne. Allerede i 1933 fremsatte Jørgen Fibiger i et interview med Aalborg Stiftstidende tanken om at grave en kanal, der udgik fra den nye havn og forløb vest og syd om holmen og gennem lavningen ind til Lønnerup Fjord. Den godt 20 km. lange stræk-

Det komplicerede arbejde kræver hele tiden planlægning og erfaringsudveksling.

ning lå kun 10 meter over havets overflade, og det ville være forholdsvis let at grave en kanal her. Han regnede med en dybde på fem meter og en bredde, så to skibe kunne passere hinanden ubesværet. Det dyreste ved en sådan kanal ville være sikring af dens udmunding i havet, og den havde man jo i form af det nye havneanlæg. En kanal gennem Thy ville formindske sejltiden gennem Limfjorden ganske betragteligt.

Den nedsatte Thyborønkommission arbejdede videre med Fibigers projekt og lod det indgå i den endelige betænkning. Da Vandbygningvæsenet i 1937 havde overtaget ansvaret for havnebyggeriet ved Hanstholm, gik teknikere i gang med at undersøge jordbundsforholdene på strækningen mellem Hanstholm og Lønnerup Fjord, og beboerne i området kunne i det følgende år undre sig over de borestilladser, der blev stillet op for hver halve kilometer. Geologen måtte svare benægtende, når de interesserede tilskuere spurgte, om det – lige som i Vendsyssel – var naturgas, de borede efter.

Havnefoged Madsen i Thisted fik skabt en hel bevægelse i den lille købstad, der agiterede for at lade den påtænkte kanal dreje ind mod Thisted via Nors Sø. Ingeniør Lunde i Hanstholm mente, den linjeføring ville blive alt for kostbar. Samtidig gik en række kræfter ved den vestlige Limfjord i en kraftig offensiv for at bevare Thyborøn Kanal på den ene eller den anden måde. Debatten bølgede lidenskabeligt frem og tilbage, alt mens de mørke skyer trak sammen over Europa og krigen, der med besættelsen også nåede Limfjordslandet, tog luften ud af de mange planer.

Gunnar Larsen var trafikminister 1940-1943. Oftest bliver han portrætteret som manden, der knækkede spaden, da arbejdet på den såkaldte Fugleflugtslinje København-Lübeck skulle indvies. Men han var faktisk en dynamisk og igangsættende minister, der også engagerede sig i færdiggørelsen af Hanstholm Havn. Heri blev han støttet af thyboen Vilhelm Fibiger (nedenfor), kirkeminister i samme regering, der gentagne gange i 1930erne havde gjort opmærksom på 'Hanstholmskandalen' fra Folketingets talerstol.

En brat afslutning

'Hanstholmskandalen'. Sådan gjorde Vilhelm Fibiger i 1938 status fra Folketingets talerstol. Han havde siden 1920 repræsenteret Thisted Amts konservative vælgere. Han appellerede kraftigt til regeringen om at sætte skub i arbejdet ved Hanstholm i stedet for at "anvende 150 mio. kr. på at rette vejsving og lave viadukter (…)". Det havde ikke den store virkning. Trafikminister Axel Sørensen kunne kun levere standardsvaret: "Arbejdet er om end langsomt, stadig skredet fremad", men når bygningen af Hirtshals Havn nu endelig var ved at være afsluttet, var der måske udsigt til en større bevilling end den trekvarte million, Rigsdagen havde bevilget i de senere år. Vandbygningsvæsenet havde efter 1936 det overordnede ansvar for byggeriet, men den daglige leder var fortsat – som i Jørgen Fibigers tid – ingeniør Lunde, og der blev fortsat udsat tømmerkister i det tempo, finansudvalget og Vesterhavet tillod. En pæn del af årets bevilling gik til at reparere på det bestående moleanlæg.

Besættelsen 9. april 1940 førte ikke til en standsning af arbejdet fra tysk side. Men arbejdet på Helshagemolen lå dog stille i sommeren 1940. Ingeniørerne havde til dette forår planlagt den komplicerede konstruktion af det afsluttende hoved på vestmolen, men – hedder det i ingeniørernes rapport - på grund af den ny situation "fandt man det ikke forsvarligt at påbegynde disse vanskelige arbejder, som én gang påbegyndt, dårligt tålte nogen forstyrrelse eller afbrydelse". Det følgende forår fandt man imidlertid situationen tilpas afklaret til, at man godt kunne gå i gang med den omfattende konstruktion. Man havde også fået indkøbt det nødvendige "Kruppjern" fra Tyskland, selv om jern på det tidspunkt var en efterspurgt mangelvare. Den komplicerede og meget krævende bygning af det store molehoved blev gennemført i løbet af juni og juli 1941. Man var den sommer begunstiget af en enestående lang periode med roligt vejr. Der blev arbejdet hårdt og intenst. Da den foreløbige udstøbning var afsluttet 2. august, holdt mandskabet en velfortjent sommerferie. De fleste havde indtjent op til tre ugers afspadsering. Rapporten slutter med et skulderklap: "Man føler sig til slut foranlediget til at bemærke, at mandskabet udviste interesse og dygtighed under udførelsen af de ofte ret krævende og vanskelige arbejder på molehovedet, og navnlig må det fremhæves, at havneanlæggets smedemester, S. Jensen, ved sin fagmæssige dygtighed og ufortrødne energi har sin store andel i arbejdets heldige gennemførelse".

Det var netop i disse sommermåneder, Hitler igang-

satte ´Operation Barbarossa´, verdenshistoriens største landfelttog, ind over Sovjetunionens grænser. Og dermed gjorde den europæiske krig til en ny verdenskrig. Hermed blev der – uden at nogen kunne vide det – sat en helt ny dagsorden for holmen i det yderste nordvest.

'Ufortrøden energi' var også en karakteristik, man udmærket kunne hæfte på den minister for offentlige arbejder, Danmark havde fået ved regeringsomdannelsen i juli 1940. Han hed Gunnar Larsen. Han var selv en dygtig, internationalt orienteret ingeniør og havde i 1935 afløst sin far som chef for F. L. Smidt-koncernen. Ved Folketingets behandling af det kommende års finanslov i november 1940 lød der helt nye toner. Gunnar Larsen havde i den foregående måned besøgt Hanstholm på en inspektionsrejse. I sin tale rekapitulerede han havnebyggeriets lange udviklingshistorie og konkluderede: "Det siger sig selv, at denne byggemåde skærer en tekniker i hjertet og i høj grad er angribelig for Danmark, hvorfra der netop er udgået så mange store havnebyggere, der ude omkring i verden har bygget store og vanskelige havneanlæg, og i mange tilfælde har udført disse i et tempo, der har imponeret udenlandske teknikere, og har skabt Danmark et stort ry på dette område". Gunnar Larsen var ikke utilbøjelig til at give den daværende minister, Friis-Skotte, ret i, at arbejdet burde have været standset, før molebyggeriet rigtigt kom i gang. Men på nuværende tidspunkt var den eneste løsning, at man besluttede sig for at fuldføre arbejdet i et rimeligt og fornuftigt tempo. Dette blev yderligere stimuleret af, at det måske blev nødvendigt at lukke Thyborøn Kanal, og Hanstholm Havn ville dermed få en helt anden berettigelse. Ministeren ville nu sikre, at Rigsdagen fik lejlighed til "at tage stilling til de fordele, der vil være forbundet med at give arbejdet et tempo, således at det som andre havneanlæg kan blive udført på den hurtigste og mest økonomiske måde."

"Efter 20 års kamp mod de kræfter, der modarbejdede Hanstholmhavnen (…) er det nu endelig lykkedes at sejre". Sådan lød den optimistiske kommentar i Thisted Amtsavis til de nye signaler fra ministeren. I juni 1941 fremlagde Gunnar Larsen en plan, som Folketingets finansudvalg tilsluttede sig. Ifølge den kunne havnen bygges færdig på seks til otte år. Man skulle forlade tømmerkiste-metoden og i stedet bygge i grovbeton, og beskæftigelsen skulle bringes op på gennemsnitlig 350 mand.

Ministeren – og alle andre – måtte imidlertid erkende, at på grund af 'de særlige forhold' kunne man ikke igangsætte dette arbejde, før krigen var slut.

Med et fjendebillede, der i løbet af 1941 kom til at omfatte både Sovjetunionen og USA, måtte værnemagten kalkulere med en mulig invasion fra vest. Det krævede en ryddet forstrand og dermed en fjernelse af havnebyggeriets bygninger, herunder arkitekt Plesners smukke administrationsbygning.

En lakonisk og kortfattet nyhed i Thisted Amts Tidende 27. juni 1942 satte det foreløbige punktum for drømmen om storhavn: "Efter hvad vi erfarer, blev arbejdet ved havnen i Hanstholm indstillet i aftes, og det vil indtil videre ikke blive genoptaget. Der har i år været beskæftiget 75 mand ved havnebygningsarbejderne i Hanstholm, og de må alle se sig om efter andet arbejde". Resten var tavshed. 'De særlige forhold' tillod ikke yderligere information eller debat.

Fint besøg - skovlene må hvile.

I slægt med Vesterhavet

"Vand er et meget elastisk legeme, langt mere elastisk, end man ofte antager, og selv den almindeligt kendte, af vinden frembragte bølge er i høj grad følsom for forstyrrelser af den rytme eller svingningstakt, som betinger dens form. På Jyllands vestkyst vil man ofte under storm høre fiskerne udbryde, at regnen sletter (jævner) havet, og en betragtning af havet under regnbyger minder i virkeligheden om den allerede i oldtiden gjorte og i nyere tid bekræftede iagttagelse, at olie dæmper bølgeslaget."

Jørgen Fibiger 1917

Den unge Jørgen Fibiger.

Der er mennesker, som ved deres blotte tilstedeværelse kan stjæle billedet. Et sådant menneske var Jørgen Fibiger, ingeniøren bag det første havnebyggeri i Hanstholm. Og det var sådan, thistedboerne oplevede ham under kongebesøget i juni 1931. Men det er nu ikke af den grund, at de lokale aviser først dagen efter kunne bringe billedet.

Dengang var det både dyrt og ofte en besværlig proces at få billeder i avisen. Når det færdige billede forelå, skulle det sendes til enten Aalborg eller Aarhus for at blive omdannet til den 'kliché' der kunne bringe papirbilledet over i avisens trykmaskiner - og derfra videre ud til læserne.

Derfor må vi i første omgang nøjes med ordene, som de er noteret i avisen

Honoratiores linet op. Fibiger og Kong Christian X i centrum. Og en chauffør mere optaget af fotografen. Thisted Havn 1931.

på selve dagen onsdag 3. juni, da kong Christian X og dronning Alexandrine ankommer til havnen i Thisted på et besøg med 'Dannebrog'. Det varer i tre dage, hvor de kommer vidt omkring i Thy.

"De slipper aldrig af med mig", er kongen refereret for at sige til havnefoged Madsen. Det udlægger denne som en tilkendegivelse af, at majestæten befinder sig godt i Thy. "Det er vist også ret enestående, at kongen under sin sommerrejse har beæret en by med et ophold på ikke mindre end tre dage", tilføjer avisen.

Ankomsten skal efter planen finde sted kl. 13.30, og kl. 13 har byens honoratiores taget opstilling. Embedsmændene i gallauniformer med amtmanden og borgmesteren i spidsen. Det samlede byråd og to gamle krigsveteraner. Garderforeningen og forsvarsbrødrene. De er der alle sammen.

Og så ingeniør Fibiger, ikke at forglemme.

I sit bedste sæt tøj og med nypudsede sko, der skinner om kap med kongens. Oven på den hvide hårmanke har den 64-årige Fibiger en hat, som mange finder 'karakteristisk'. I sammenligning med de fremmødte høje hatte skiller den sig da også ud. Hat og hårmanke er de to ord, der følger beskrivelsen af Fibiger i datidens aviser.

Kongeparret hilser på de fremmødte herrer og damer. Kongen underholder sig særlig længe med Fibiger, og nogle af de thistedboer, der står tæt pakket bag en afspærring, får den tanke, at de kender hinanden.

Gamle bekendte. Kongen og Fibiger havde mere end havnebyggeri at snakke om.

"Jeg mener", som en af dem skal forklare, da han senere bliver bedt om at uddybe oplevelsen … "jeg mener den måde de står på, Fibiger og kongen, så afslappet, Fibiger med hænderne i lommen og så den her hat".

Det lyder ikke usandsynligt. Fibiger har sin gang blandt ministre og andre politikere, de øverste embedsmænd i ministeriet, når han er i København - hvorfor så ikke *også* kontakt til kongehuset? Ingeniøren er en helt i samtiden; ikke kun Fibiger. Ingeniøren er fremskridtets repræsentant, fremtidens mand, Fibiger desuden lidt af en myte - hvorfor skulle han så ikke have opbakning i kongehuset til de utraditionelle idéer med havnebyggeri på vestkysten? Forklaringen er mere enkel. Kongen har allerede i 1917 belønnet Fibiger med fortjenstmedaljen i guld. Begrundelsen er det væsentlige arbejde forud for anlæggelse af havne på vestkysten. Alle andre ydre dekorationer siger han nej til at modtage. Siden har kongen fulgt havnebyggeriet i Hirtshals. Majestæten roste Fibiger for at gøre Danmark større.

"Er det godt at komme til Hanstholm i

dag", hører avisens udsendte kongen spørge Fibiger. Han hører Fibiger svare "Ja!"

Og ikke nok med dét:

"Der blæser frisk derude", siger kongen. "Ja, ja!", svarer Fibiger.

Ikke mere.

Man står jo ikke sådan direkte og aflytter samtalerne. Det er kun, hvad der falder avisens medarbejder i ørerne på hans vej rundt på kajen.

Så går der et kvarters tid med samtale med forskellige og atter igen med Fibiger. Ham vender kongen tilbage til, mens byens fotografer og amatørfotografer har travlt.

Thisted Amts Tidende fortsætter: "Der blev bestilt endnu en bil. I forvejen var mødt vognmand Vangsgaard med sin Rolls Royce og sin anden bil, og da kongeparret havde været om bord for at få noget mere tøj på, fandt bortkørslen til Hanstholm sted under tilskuernes hurraråb. Amtmanden og kongens følge medfulgte. Kongeparret kørte naturligvis i Rolls Royce - de ynder som bekendt at køre i åben bil, men en sådan kan vanskeligt skaffes nu, og i dag blæste det også for stærkt dertil."

Vejret giver kongeparret tydeligt bevis for, at det - som kongen bemærker på havnen - ikke er nogen overdrivelse, når aviserne skriver, at det er koldere i Thy end på øerne. Og på køreturen til Hanstholm får de syn for sagn om det barske klima. Vel skinner solen, og landskabet ud gennem Skinnerup og Nors ser smukt ud med de grønne frodige marker og hist og her vajende flag. Men da kongebilerne når ud til Tved, bliver man vidne til en veritabel sandflugt fra de lette marker. Sandet fyger tværs over landevejen og lejrer sig i driver på den anden side.

Besøget i Hanstholm varer et par timer. Det er næsten livsfarligt at vove sig ud på den lange molebro. Havet skummer, og mægtige brodsøer vælter ind over molebygningen, men den trodser de kraftige angreb og står urokket tilbage. Ledsaget af Fibiger går kongeparret ud på broen. Dronningen vender dog kort efter tilbage. Det bliver alligevel for meget. Så er det mere hyggeligt hos fyrmesterens kone.

"Som vi meddelte i går, gik kongen helt ud på molen sammen med ingeniør Fibiger og betragtede anlægget samt det storslåede syn, som det oprørte hav frembød", skriver Thisted Amts Tidende dagen efter, torsdag 4. juni. Det er også her, læserne kan se de første billeder fra kongeparrets ankomst til Thisted Havn. Og med Fibiger i samtale med majestæten. Havneingeniøren står placeret i midten af begivenhederne. Sådan kan man tolke billederne så mange år efter. Måske er det en gammel samtale ført et andet sted, der bliver

Lars Nielsens 'Kongefrise' med Fibiger og kongen i auktionshallen i Hirtshals. Afsløret samme år som Thisted-besøget. (Susanne Fibigers arkiv).

genoptaget denne halvkolde og lettere blæsende junidag i 1931 på havnen i Thisted.

"En lille, fin hvidhåret dame"

I 1967 - 36 år senere - er der i Vendsyssel Tidende et interview med Jørgen Fibigers enke, Agnete Fibiger. "En lille, fin hvidhåret dame"' præsenteres hun af avisen, der har opsøgt hende i anledning af den forestående indvielse af havnen i Hanstholm. Hun fortæller, at hendes mand troede urokkeligt på sine projekter i Hirtshals og Hanstholm. Han gav aldrig op, og han døde med overbevisningen om, at havnen i Hanstholm ville komme – ligesom den i Hirtshals. Og at Hanstholm ville blive en stor havn. Selv nåede han ikke at se sit store projekt fuldført, men hans 82-årige enke ville være blandt hædersgæsterne, når havnen officielt skulle indvies 8. september 1967.

"Jørgen Fibigers liv var havne, og der er skabt noget af en 'myte' om den ejendommelige mand", fortæller Vendsyssel Tidende. "Fru Fibiger har levet med i det, så man skulle tro, at hun er ingeniør, men sådan går det ofte med gode koner: De bliver ligemænd i deres mænds arbejde".

Agnete Fibiger kan ikke genkende udsagn om, at hendes mand var en 'kampens mand'. Han var tværtimod stilfærdig og fredelig, betoner hun, men han var ikke til at rokke fra sine meninger. Hanstholm var et godt sted at bygge havn, for man skal bygge på klippe og ikke i sand - som skrevet står i Bibelen. Men modstanderne var aldrig så stærke, at de kunne få loven slettet, selv om de nok magtede at 'sulte' projektet økonomisk. "Han var en ener både i udseendet og i det indre", fortæller Agnete Fibiger. Og hun fortsætter med en overraskende oplysning, der pludselig flytter en nutidslæser tilbage til 1931. Til den blæsende sommerdag på Thisted Havn.

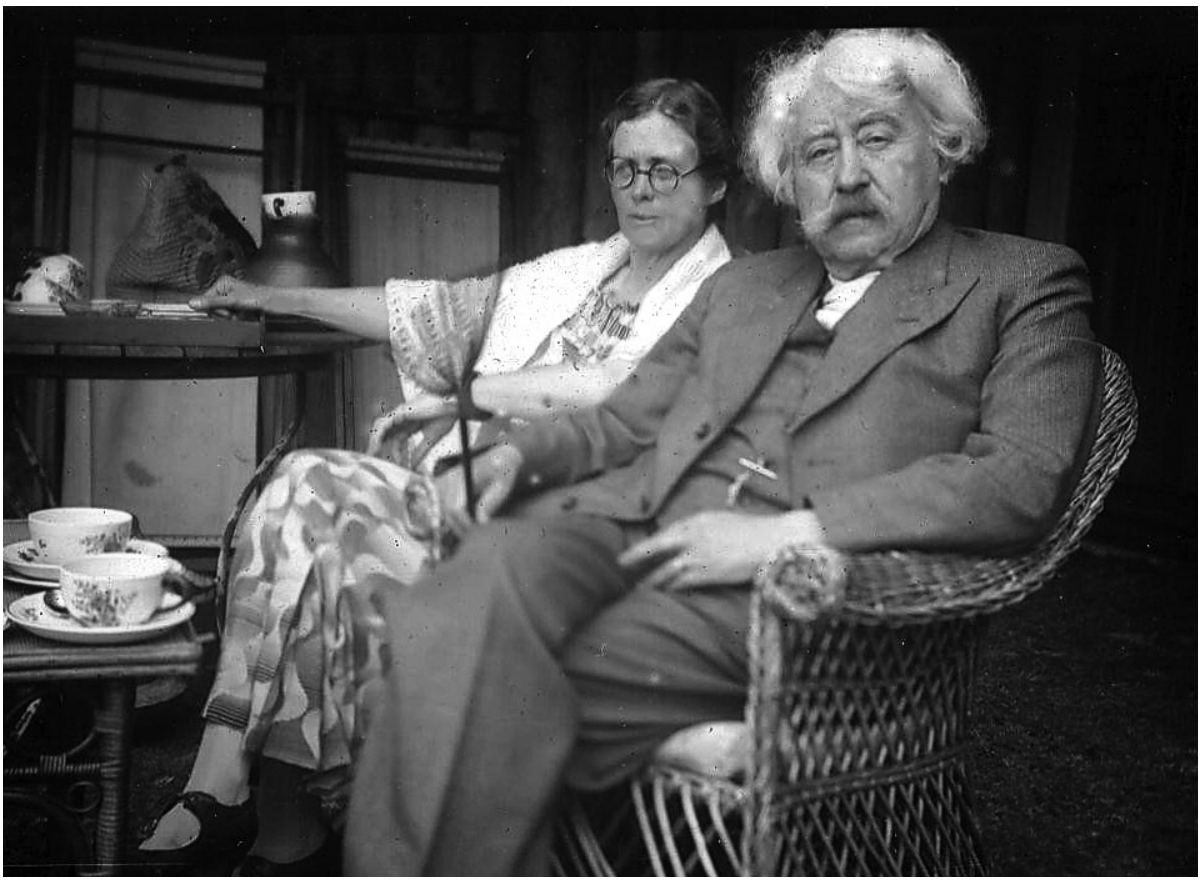
"Kong Christian X sagde, at min mand lignede den franske politiker Briand," husker Agnete Fibiger i 1967. Hvis man slår op i Nationalencyklopædien, vil man kunne konstatere, at Aristide Briand (1862-1932) havde en ydre fremto-

Agnete Fibiger, Fibigers enke, oplevede Hanstholms Havns indvielse 1967. Interviewes af radioens Ole Kühnel.

ning, der minder ikke så lidt om Jørgen Fibigers i det høje nord. Det er som at opleve Fibiger træde ud af det franske deputeretkammer.

Agnete Fibiger havde fulgt havnebyggeriet i Hanstholm allerede fra de første streger på papiret og deltaget i mandens begejstring over fordelene ved at placere en storhavn netop ved Hanstholm-knuden. Og hun var til stede, da Rigsdagen i 1917 vedtog loven om bygning af Hanstholm og Hirtshals havne. Hans betænkning, der lå bag Rigsdagens bevilling, var - husker hun så mange år efter - "en hel bog, og man har sagt, den var en doktordisputats." Agnete Fibiger var med sin mand i Marseilles, Antwerpen og alle større havne i Europa for at gøre studier: "Min mand kom ikke sovende til sin betænkning". Fibiger mødte op i Rigsdagen både før og efter 1917, når der skulle diskuteres Hanstholm, så politikerne fik lejlighed til at høre og kende ham". Og hun var med, da Fibiger begyndte byggeriet af 'prøvehavnen' i Hirtshals.

Agnete Fibiger fulgte med til Hanstholm og var den gæstfrie værtinde for talløse tilrejsende fra det fjerne København - skiftende trafikministre, finansudvalgsmedlemmer, rigsdagsmænd og journalister - i privatlejligheden i arkitekt Ulrik Plesners administrationsbygning med udsigt til den store arbejdsplads, havnebyggeriet efterhånden blev. Havnebyggeriet førte mange mennesker til Thy, og alle skulle have en bolig. De største og mest købstadsagtige af bygningerne i Hanstholm er opført af eller til ingeniørerne knyttet



Agnete og Jørgen Fibiger i administrationsbygningen i Hanstholm. Midten af 1930erne. (Susanne Fibigers arkiv).

Havnebygger Fibiger i Hirtshals-kunstneren Lars Nielsens streg.

til havnebyggeriet. Ulrik Plesner var en af datidens store arkitekter. Og ven af Fibiger, naturligvis. Administrationsbygningen var en større villa bygget i træ på sletten ved Rosvig. Bygningen kendes nu kun fra Plesners tegninger og enkelte fotos og postkort fra tiden. Den overlevede ikke Anden Verdenskrig. "Min mand havde altid et godt forhold til trafikministrene. Hassing-Jørgensen, som signerede loven om de to vestkysthavne, var ofte vor gæst i Hanstholm", fortalte Agnete Fibiger i1967.

"Vi havde i det hele taget altid gæster. Dér så min mand også helt rigtigt, at det gjaldt om at få så mange som muligt op og se på arbejdet. Kun på stedet, mente han, kunne man danne sig et indtryk af projektet og dets udførelse. Kun ved at lade folk se tingene med egne øjne kunne man skabe interesse om sagen. Han gik ind for anskuelses-undervisning!"

Man må løbe en risiko engang imellem. Ellers kommer man ingen vegne. Jørgen Fibiger var ikke bange for at prøve noget. Dristighed savnede han ikke. Agnete Fibiger huskede, at han engang under et besøg af finansudvalget med vold og magt ville have en tømmerkiste sat ud, så gæsterne kunne se, hvordan det foregik: "Vejret var ikke godt, og de andre ingeniører frarådede udsætningen, men den blev gennemført. Ganske vist kom kisten til at stå temmelig skævt på et sted, hvor den ikke skulle have stået, men skidt med det, sagde min mand. Finansudvalgets medlemmer har godt af at se, mod hvilke elementer vi kæmper!"

Også efter mandens død i 1936 fulgte Agnete Fibiger udviklingen i Hanstholm. Heller ikke hun tvivlede på, at havnen ville komme, endda ikke da det så sortest ud, og langt op i 1960erne havde hun hver sommer været på besøg i den nye havneby for at se, hvordan arbejdet nu skred frem.

"Min mand begyndte som assistent for den kendte vandbygningsingeniør Ollendorff", fortalte Agnete Fibiger i 1967. "Han begyndte i Hirtshals, hvor han var med til at bygge den første læmole, og her lærte han havet at kende. Som

Tæt på det store hav og molebyggeriet. Administrationsbygningen i Hanstholm.

Administrationsbygningen var tegnet af den kendte Skagen-arkitekt og Fibigers gode ven, Ulrik Plesner, der var Jørgen Fibigers 'hofarkitekt' i både Hirtshals og Hanstholm. Administrationsbygningen var solidt opført, delvis i jernbeton, der senere skulle vise sig at volde den tyske besættelsesmagt store problemer, da den lå i vejen for de tyske planer på holmen. En lokal historie vil vide, at tyskerne først ville skyde bygningen i stykker fra 10,5 cm-batteriet på Pynten, men at det måtte opgives – og angiveligt på grund af ammunitionsmangel. Det er formentlig en 'skrøne', for kanonerne ville ikke kunne ramme bygningen, da den lå for lavt og for tæt på. Derimod kunne man skyde på den med mortérer. Nu blev der i stedet anbragt kraftigt sprængstof under den smukke bygning i september 1944.

teknisk sagkyndig var han med i kommissionen, som skulle undersøge mulighederne for at bygge vestkysthavne."

I den første tid boede Agnete og Jørgen Fibiger i Hirtshals. Fibiger kom kun af og til til Hanstholm for at overvåge forberedelserne. Først da den nye administrationsbygning blev opført, flyttede de til Hanstholm.

"Vi færdedes tidligt og sent på havnen. Der blev tit arbejdet om natten, og kisterne blev mange gange sat ud tidligt om morgenen. Så måtte man jo være på tæerne for at følge med. Systemet med tømmerkisterne var allerede anvendt ved molebyggeriet i Hirtshals, men min mand havde forbedret det, og jeg synes, man må sige, at han trods de primitive hjælpemidler, som dengang var til rådighed, fik vist, at der godt kunne gøres et ordentligt stykke arbejde. Siden blev der jo rettet mange angreb mod min mand …" fortalte Agnete Fibiger.

Ingeniøren, forfatteren og fuglene

"Det forekommer mig at have hørt, at Deres mand døde som en skuffet mand".

Det er journalisten fra Vendsyssel Tidende, der forsøger sig frem.

"Det passer bestemt ikke", erklærer 82-årige Agnete Fibiger få dage før den officielle indvielse af havnen i Hanstholm.

"Han var ligeså interesseret i Hanstholm, da han sluttede, som da han begyndte. Det med skuffelsen kommer af noget, Jacob Paludan har skrevet, men det er det rene digt".

Jacob Paludan - det var ham, der skrev 'Fugle omkring Fyret' (1925). En roman om et havnebyggeri et sted på den jyske vestkyst. Sandhavn hedder stedet. Det *kunne* være Hanstholm. Det var i hvert fald i Hanstholm, den københavnske forfatter opholdt sig i en periode i 1920erne for at hente inspiration i begivenheder og personer fra den virkelige verden, han kunne fragte over i skønlitteraturen. Handlingen er dog rykket nogle år tilbage i tiden - til under Første Verdenskrig. Han var en pennens mester, sagde man, en beundret stilist, han havde bare ikke altid noget at bruge denne pen til. Han var i kronisk stofmangel. En af hans vigtigste kilder var i flere år vennen Eric Conradt-Eberlin, søn af den sidste kongevalgte borgmester i Thisted, Adolph Conradt-

Fibiger-relief af billedhugger H. Ølsgaard på den mindesten, der blev rejst i Hirtshals 1937.

Eberlin. Borgmestersønnen var tilsyneladende uudtømmelig, når det gjaldt stof fra Thy, som en hovedstadsdigter kunne skrive over. 'Fugle omkring Fyret' er en roman om tradition og modernitet, natur contra civilisation, et havnebyggeri, der skrider langsomt, men solidt frem under en ingeniør Beyer - der *kunne* være Fibiger. En anden ingeniør tager over. Ved den første rigtige nordvestenstorm, der rejser sig ved selve indvielsen, slås under dramatiske omstændigheder en stor breche i molen. Og havnen må opgives.

Jacob Paludan fortalte i en radioudsendelse i 1969, at han opholdt sig i Hanstholm i 1924. Han var netop kommet hjem fra, hvad han karakteriserede som sit livs 'dannelsesrejse' i Sydeuropa, og overgangen fra varmen sydpå til Vesterhavsluften inspirerede ham til 'Fugle omkring Fyret'. Det var - det véd vi dag - ikke så lidt af en underdrivelse. Det har spillet afgørende ind, at hans rejsekammerat, thyboen Eric Conradt-Eberlin, havde romanstoffet nærmest grydeklart og lige til at sætte over sproget og den naturlyrik, der var københavneren Paludans område. Han indlevede sig i den fremmede natur, dens farvetoner og stemninger, så bogen holder den dag i dag - hvad dét angår. Ingen, der har været i Hanstholm, kan være i tvivl om, at det er her, 'Fugle omkring Fyret' foregår. Ikke alle kunne dog gætte det ved bogens udgivelse i 1925. De fleste mente, at Hirtshals var romanens Sandhavn. Hanstholm - det var jo også så langt væk fra det hele dengang. Ikke mindst fra det litterære miljø i hovedstaden.

Det kom frem i radioudsendelsen i 1969, at Jørgen Fibiger ikke var portrætteret i romanen som ingeniør Beyer. Det hævdede i hvert fald forfatteren. Fibiger troede det selv - og mange med ham - og skal have beklaget sig over det.

"Jeg oplevede ikke Fibiger i Hanstholm, og jeg har ikke taget personen Fibiger med i romanen. Han opholdt sig i Hirtshals, da jeg boede i Hanstholm. Fibigers livssag var havnen - min sag var at skrive en roman", erklærede Jacob Paludan.

Var det ikke Fibiger, som Jacob Paludan førte ind i 'Fugle omkring Fyret', så var det ingeniøren som type i det persongalleri, der befolkede mange af samtidens romaner, som beskæftigede sig med kampen mellem tradition og modernitet, mellem natur og teknologi, fremskridt. Og så er der fuglene omkring fyret, der spiller en ikke uvæsentlig symbolsk rolle. I perioden 1885-1939 førte Zoologisk Museum i København på baggrund af indberetninger statistik over de fugle, der omkom ved kollision med danske fyrtårne - ikke mindst ved det kraftige fyr i Hanstholm. Resultatet viste, at der i disse 54 år blev fundet tæt ved 100.000 fugle ved fyrene, fordelt på mere end 200 arter. Da Paludan arbejdede med romanen i Hanstholm, blev der optalt i alt 5000 fugle, som omkom på denne måde.

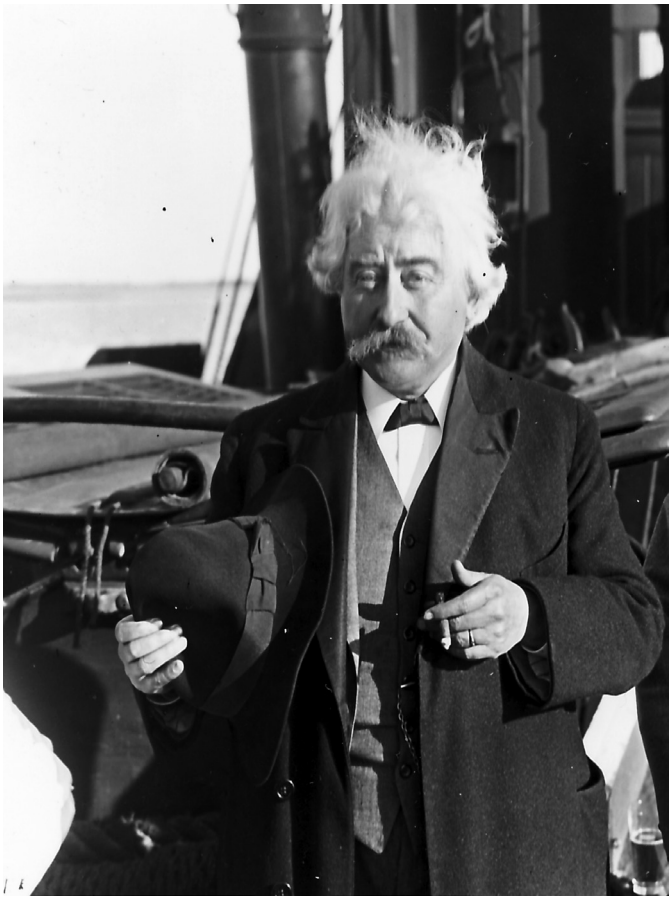
Mange år senere - efter indvielsen af havnen i Hanstholm i 1967 - var der ingen tvivl om, hvem der var helten i den havnesaga, der havde udspillet sig på hanstholmen gennem mere end et halvt århundrede. Det var Jørgen Fibiger. Det var - med forfatteren Ebbe Kløvedal Reichs udtryk - hans vilje til Hanstholm, der satte sig igennem. 'Viljen til Hanstholm' er titlen på den bog, Kløvedal Reich skrev i 1980erne.

Og dét med 'myten Fibiger' - lige til at sætte ind i en roman - går igen i de mange avisartikler om Jørgen Fibiger. Andre har et andet ord på blokken: En fabel! Den revolutionære, kunstkenderen og forfatteren Rudolf Broby-Johansen forklarede det på denne måde i en bog om en kunstrejse i 1980erne:

"Jørgen Fibiger var havneingeniør, men alle fornuftige mennesker var enige om, at det var galimatias at bygge havn på vestkystens mest udsatte sted. Fibiger - fiskerne udtaler navnet med tryk på 'bi' - er en fabel i Hirtshals. Den lille vævre elegant klædte person med det lange polkahår og den vældige krumme næse var mistænkt for at have valgt stedet af hensyn til jagten på vidderne bagved - han var en vældig jæger og navnkundig som dét, der dengang hed kynolog, hundekender. Men han forstod sig også på mennesker. Da han havde den almægtige Stauning (statsministeren, red.) oppe og se på forholdene, blev det så sent på kroen, at Stauning ytrede betænkelighed med hensyn til hjemturen gennem de mørke gader. Så ringede Fibiger til fyrmesteren og lod ham dreje fyret ned over gaderne til ære for de to nattevandrere."

Hvad der egentlig skete dengang i Hirtshals, er det svært at få hold på i dag – så mange år efter. En vandrehistorie af de bedre er det under alle omstændigheder. I begyndelsen af 1930erne var Stauning i Hanstholm.

Forfatteren Bertel Budtz Müller, der i perioden 1929-1934 boede i 'Det gule Hus' tæt på havnebyggeriet, var en tro væbner for Jørgen Fibiger, når han gik i kødet på dennes modstandere og de metoder, de brugte i aviser og over for politikerne. I Fyens Venstreblad tager Budtz Müller i begyndelsen af 1930erne f. eks. fat i en Fibiger-modstander, der angiveligt har sløret sin identitet: "I årenes løb har der spredt over hele den danske presse stået hundreder af artikler, bemærkninger og notitser mod Hanstholm-havnen underskrevet J. Gr. Pinholt. Der skulle et helt kontor til for at modsige disse mange, som regel ganske vildledende artikler, et par gange er det fra fiskernes og den samlede befolknings side i Nordvestjylland blevet gjort, når irritationen over denne stadige og utrættelige mistænkeliggørelse blev for stor. Fra interesseret side undrede man sig over, at pressen udviste en sådan gæstfrihed for dette navn, og man forespurgte et par af de pågældende redaktioner, og man fik svaret, at en så fremtrædende og betydende politisk personlighed som folketingsmand, plantør, klitinspektør Pinholt kunne man ikke nægte optagelse. De pågældende redaktioner er som regel blevet højest forbløffede, når de fik at vide, at plantøren hedder V. Pinholt, og at hr. J. Gr. Pinholt var den i visse kredse ret kendte lærer og almanakudgiver, hvis kvalifikationer som teknisk og økonomisk havnekritiker i hvert fald ikke var iøjnefaldende. Så fik man det at vide! At der fra hr. J. Gr. Pinholts side har været søgt en forveksling, har man ikke tidligere turdet påstå uden fare for et injuriesøgsmål, men i hans sidste udgydelse i 'Morgenbladet' er maskeringen fuldbyrdet, idet han i en tospaltet overskrift præsenterer sig som plantør J. Gr. Pinholt".



Det er især dette billede af Jørgen Fibiger, der er gået over i historiebøgerne. Her står han som et menneske, ingen tilsyneladende kunne komme uden om. Heller ikke hans fjender. "Et menneske med en usædvanlig stærk udstråling," som man kunne læse i nekrologerne ved hans død i 1936. En fremmedartet skikkelse med bulehat, der klatrede rundt på høje stilladser med en sikkerhed, der var en udfordring til hans høje alder.

Bertel Budtz Müllers energiske forsvar for Fibiger og hans idéer førte til en del turbulens i offentligheden - mildt sagt. Han angreb flere gange Pinholt, der til sidst fik nok. Han anlagde sag mod Budtz Müller ved retten i Thisted. Og Budtz Müller sagsøgte en anden havnemodstander for at have offentliggjort private breve i pressen. Budtz Müller havde ellers afstået fra at indgå i en polemik, da der "snarere var grund til at påkalde medicinske end saglige responsa," som det hed i hans retorik.

Dommen i Pinholts injuriesag mod Budtz Müller faldt i slutningen af maj 1933. I Thisted Amts Tidende kunne man læse: "Ved retten i Thisted er der afsagt dom i den sag, pens. lærer J. Gr. Pinholt, Houe ved Lemvig, havde anlagt mod forfatteren Bertel Budtz Müller i anledning af dennes udtalelser i en polemik: "Hr. Pinholt må søge andet stof, hvis han stadig føler trang til at lufte sit uomtvistelige talent for perfidt referat." Ved dommen kendtes udtalelsen ubeføjet, og Bertel Budtz Müller idømtes en bøde på 125 kr. til statskassen. I mangel af betaling skal bøden afsones med hæfte i 12 dage, og Budtz Müller skal betale sagens omkostninger med 60 kr. samt 40 kr. til indrykning af domsslutningen i offentlig tidende."

Dansk Fiskeritidende fulgte sagen og kunne fortælle, at Budtz Müller var repræsenteret af landsretssagfører Therkildsen. Og at ingen af dem mødte op i retten.

Et besøg

Vi skriver nu 1935. "Hvad vil De her hos mig. Tale med mig? Skal jeg selv udlevere mit kød, så De kan flænse i det?" spørger Fibiger og ser på H.C. Ulkær, så det af andre kan opfattes på den måde, at han mest har lyst til at ekspedere den københavnske skribent ned ad trappen. Men der er ikke andre end de to på trappen.

"Jeg har ikke flænsekniven med i dag", svarer Ulkær smilende tilbage. Så smiler Fibiger og siger: "Nå, så kom da!"

Jørgen Fibiger havde, hvad man i dag ville kalde 'en god presse'. At dømme

Jørgen Fibiger (tv.) fulgte molearbejdet hver dag, han opholdt sig i Hanstholm, og han nød stor tillid hos arbejderne.

efter datidens aviser må døren altid have været åben for pressens repræsentanter i administrationsbygningen i Hanstholm. Men nogen var mere velkomne end andre. Og i København var der besøg af 'redaktører', der ville erfare nyt fra den jyske vestkyst, når Fibiger var i byen. Der blev lagt pen og blok til historien om havnebyggeren, der ikke var som folk var flest - og som ikke lagde skjul på det. Han var, hvad man i dag ville kalde 'godt stof'. Ingeniørerne var tidens helte. Også i den litterære verden. Det var dem, der tegnede fremtiden gennem deres livsværker - og som ikke var til at komme udenom. Men Fibiger var også bevidst om at bruge avisernes spalter til at føre kampen for sine idéer.

H. C. Ulkær var ikke alene ´redaktør´, han præsenteres også som forfatter, skriver i bl.a. Berlingske Tidende. Selv om han ikke er en af dem, der ligefrem er i kridthuset hos Fibiger, har han alligevel i sensommeren 1935 taget den lange rejse til Hanstholm, der karakteriseres som 'Jyllands skulder mod det frådende Vesterhav.' En 'seneftermiddagsstund' - som det hedder i tidens sprogdragt - sidder han hos Fibiger i en privat stue i administrationsbygningen. En hyggelig stue konstaterer den besøgende. Fibiger har haft besøg af finansudvalg og ministre. Den gamle havnebygger er en kyndig vejleder og livlig vært for de fremmede, "der kom for at se, inspicere og måske kritisere hans værk". Men nu er de fremmede rejst. Ro og dagligdag vendt tilbage. Og så kommer denne Ulkær og beder om en samtale. Selvbuden og med en fortid - kan man forstå - der ikke ligefrem gør ham velkommen: "De vil skrive om mig. Hvad vil De skrive? Kan De det, tror De? De har jo altid angrebet mig og det, jeg har gjort. Og hvad har jeg gjort? Jeg har jo næsten Ingenting gjort, andet end hvad man har bedt mig om, hvad jeg har været pisket til - saadan da." Samtalen mellem de to mænd var begyndt i kontoret og med en Fibiger i forsvarsposition. Det er udfald på udfald mod kritikken af hans arbejde - og mod Ulkær som repræsentant for disse kritikere. Så bliver Fibiger kaldt til telefonen. Det er fyrdirektør Sinding. Da han har lagt telefonrøret på, giver Fibiger et par ordrer på kontoret. Lægger papirer til rette, ser på Ulkær, foretager en ny vurdering. Stemningen er pludselig en anden. "Kom", siger han. "Vi går over i stuen, der har vi det mere rart."

Det er i november 1936 - en måned efter Fibigers død - H. C. Ulkær fortæller om besøget i Hanstholm året forinden. Man ser Fibiger i funkislænestolen i karnappen ud mod havnen med den store dækmole, der som en arm hævet i trods stikker ud i det blå solblinkende Vesterhav. Mellem linjerne fornemmer man solen, der står ind gennem vinduet. Skinner gennem Fibigers 'vældige snehvide hår, så det står som en glorie om hans hoved'. Han er mærket af årene, som han sidder der og slapper af. En mærkelig situation synes Ulkær. Han har en følelse af, at det er en slags testamente, Fibiger giver ham. Det er ikke *alene* et opgør med 'dem' - hans modstandere. Det er et tilbageblik over et livs kamp. Helt tilbage til de forudsætninger, som Fibiger har for at blive den, der skriver betænkningen i sagen om havne på den jyske vestkyst: "Jeg skrev den i et sprog, som alle kunne forstå", siger han med triumf i stemmen. "Det var min kunst. Man har sagt, at jeg har trodset. Trumfet noget igennem. Det har jeg ikke. Sagen gik den normale gang gennem alle instanser, bestemmende som bevilgende. Loven er vedtaget enstemmigt i begge Rigsdagens ting. Jeg trængte mig ikke på, de bad mig om at gøre et arbejde, og jeg gjorde det. Førte det igennem trods de klø, der haglede ned over mine rygstykker. Men jeg udførte kun andres vilje, og hvad tror De, man ville have sagt, hvis

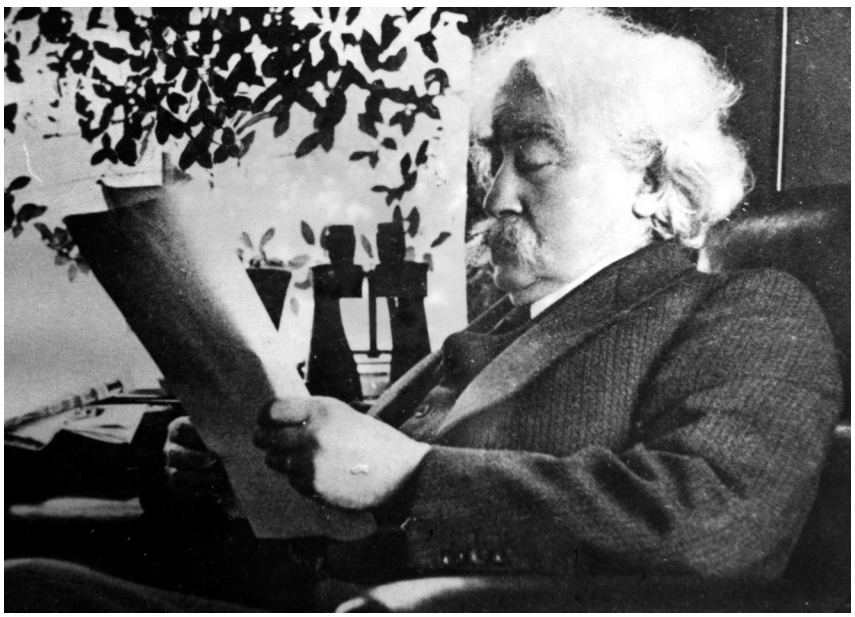
Hirtshals-havnen i dag havde ligget i ruiner og ikke været en havn? Hvad tror De? Trodset, nej, det har jeg ikke. Jeg har mere end ingeniøren, der bygger og beregner, været videnskabsmanden, der søgte i ydmyghed at finde ud af det vældige havs luner og natur, så jeg kunne rette mig efter det i det arbejde, der var mig givet. Jeg har søgt at granske naturens love, som ingen kan sætte sig op imod, og så rette mig derefter".

H. C. Ulkærs skildring 'Ingeniør Fibiger og hans livsværk' er blandt det mere poetiske - hvis man tør bruge dette udtryk - der er skrevet om en ingeniør, der opfattede sig som videnskabsmand. Tonen slås an allerede i indledningen i stuen i administrationsbygningen i Hanstholm med seneftermiddagssolen, der falder ind gennem vinduerne og på Fibiger i funkislænestolen: "Solfaldsskær kan ligesom blødgøre ellers hårde konturer og give grelle farver en egen mild glans."

Hvis Fibiger havde haft lejlighed til at læse dette, ville han nok have stejlet. Han havde et anderledes konkret forhold til virkeligheden. Ved konstruktionen af ydermolerne i Hirtshals indrettede han et gravkammer til sig selv i molehovedet. Når han døde, ønskede han at hvile ved et af sit livs hovedværker. Det var nu mere end lov, traditioner og myndigheder kunne rumme. Fibiger blev stedt til hvile i Hirtshals i 1936. Men det var under den største sten på kirkegården.

Travlhed ved havneanlægget

I det gode sommervejr 18. august 1935 hersker der stor travlhed ved havneanlægget i Hanstholm. Efter de sidste dages stille vejr er havet så roligt, at ingeniørerne mener, tiden er inde til at sætte en tømmerkiste ud, som har stået færdig et stykke tid. Ved 9-tiden glider den store kolos ud i vandet, og alt går glat med at få den bragt på plads. Som de øvrige kister bliver den fyldt med det samme, og hele dagen og natten arbejder man med fuld styrke ved



Jørgen Fibiger var både til handling og fordybelse. Det sidste var der ikke altid tid til med de mange, der opsøgte ham. Han havde stor viden om klassisk musik og litteratur.

havnen for at få den sikret. Dagen igennem kører fem sæt tipvogne ud og ind på broen med fyld.

Denne kiste er nr. 35 i rækken og den tredje, som er sat ud denne sommer. Antagelig bliver det også den sidste i dette år. Der er en fjerde under arbejde, men det er usikkert, om den kommer ud.

Fire dage tidligere har Thisted Amts Tidende bragt en artikel af Jens Damsgaard. Læreren, der siden 1918 har været redaktør og medejer af ugebladet Fjerritslev Avis, der senere bliver til dagblad. Han har været en tur ude på Hanstholm-havnens vestmole og kigget på den ni meter høje tømmerkiste, der står færdig til at blive kørt ud. Han beundrer Fibiger og hans medarbejdere for det store arbejde. En beundring han tidligere har givet udtryk for under et besøg i København hos dagbladet Politikens redaktør - og tidligere indenrigsminister - Ove Rode, 'vestkysthavnens trofaste ven'. Nu står Jens Damsgaard ude på vestmolen sammen med Fibiger, der fortæller, at når tømmerkiste nr. 35 er på plads, er der kun ti kasser tilbage, og så er den store vestmole færdig. Så går det øvrige som en leg. Under resten af arbejdet kan der altid arbejdes i læ ved den store mole.

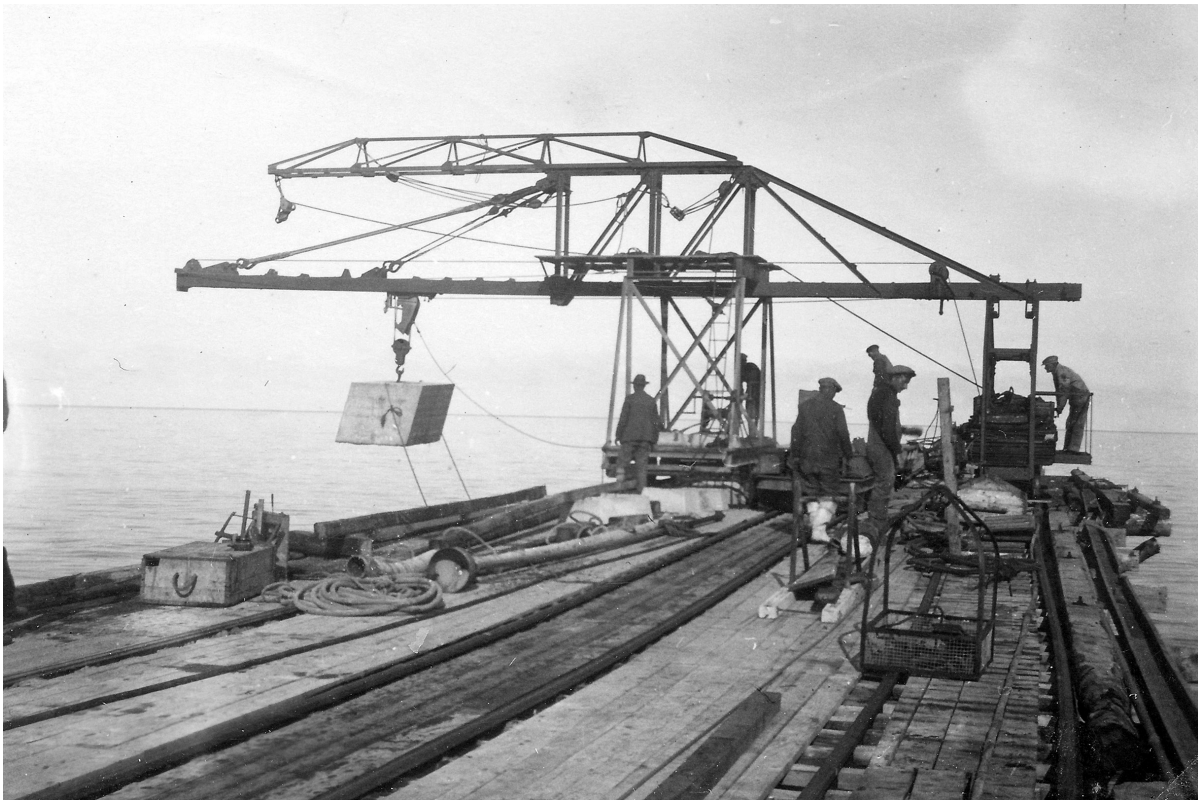
Jens Damsgaard kommer til at tænke på dengang, han talte med nu afdøde Ove Rode: "Ja, Jens Damsgaard, så skal vi også særlig have gjort vore havne færdige, fordi vi har bygmanden, der kan bygge dem - vor fælles ven, ingeniør Fibiger. Når nu Hirtshals-havnen om kort tid er færdig, kan der tages fat med fuld kraft på Hanstholm, og man må håbe, at det vil ske. Det er jo dansk arbejde det hele. Danske arbejdere, dansk cement, dansk tømmer, dansk ral, kort sagt dansk det hele. Her er et sted, hvor erhvervslivets mænd skulle gribe ind med et stærkt krav om at tage fat. Vore unge fiskere på nord- og vestjyllands kyster trænger til et sted at drage ud for at finde et erhverv", erklærede redaktøren fra det toneangivende dagblad i hovedstaden.

Danmarks fremtid ligger på havet, slår Jens Damsgaard fast for egen regning i indlægget i den lokale avis: "Jeg ved godt, at mange anser vort landbrug for at være det hele. Jeg tror, det var godt, om vi ville regne noget mere med vort havbrug".

Jens Damsgaard, lærer og redaktør i Fjerritslev, og blandt Fibigers mange frontkæmpere i den offentlige debat.

Luft under linjerne

"Hanstholm! En havneruin, en fantasts umulige projekt eller en vidtskuende og dristig teknikers rigtige syn på placering af en havn på Jyllands vestkyst?" Sådan kan billedet af Hanstholm og Fibiger *også* tegnes. Mange år senere. Det kan også beskrives på denne måde: "Få steder i Danmark er så kommissionsbehandlet som den vældige kalkknude, der her danner Jyllands skulderblad, og som urokket tager mod selve Atlanterhavets dønninger, når de vælder skumhvide ned gennem Nordsø og Skagerrak". De to citater er fra en kronik i november 1959 i Politiken af journalist og forfatter Johannes Lindskov Hansen. Han er en af mange Politiken-medarbejdere, der i årenes løb har tabt hjertet til dette forblæste hjørne i Danmark. Det er igen denne særlige blanding af tradition og moderne tider, den vældige natur, der skal tæmmes. Det giver de mange skribenter, der har givet sig i kast med stoffet, luft under linjerne. Anledningen til kronikken er den nye Hanstholm-kommissions forslag om at fuldføre havnen. Johannes Lindskov Hansen skriver om 'den særprægede vandbygningstekniker', der påbegyndte det omstridte anlæg. Med



Molebyggeriet var efter samtidens forhold en moderne og effektiv arbejdsplads.

genoptagelse af det store havneprojekt får en stor tekniker, en fremragende vandbygger oprejsning: "Jørgen Fibiger hed han. Søn af en langelandsk godslæge. I 1892 blev han ingeniør og søgte straks ind ved Vandbygningsvæsenet, hvor han først fik overdraget tilsynet med en forlængelse af fiskerimolen ved Hirtshals. Siden kom han til Esbjerg, men da molen i Hirtshals på ny skulle forlænges, søgte han igen derop, denne gang som den, der som entreprenør skulle påtage sig arbejdets udførelse. Det er fra disse tidligste ungdomsår, hans interesse for havnebygning på Jyllands vestkyst stammer".

Johannes Lindskov Hansen karakteriserer Jørgen Fibiger som en ejendommelig og forfinet skikkelse, ansigtstrækkene franskprægede. Håret var tidligt blevet hvidt, og han lod det vokse til 'en imponerende manke'.

Johannes Lindskov Hansen forklarer, at Fibiger formede sine teorier på baggrund af erfaringer om den jyske vestkyst og gennem omfattende studier af havnebyggeri i mange lande; de var enkle og letfattelige, disse ofte omstridte teorier og den praktiske måde, han greb tingene an på ved molebyggeriet. I Hanstholm manglede han kun et ganske kort stykke af den vanskelige vestmole, da han døde i 1936: "Helt op til 1960erne var der teknikere, der mente, at den var placeret forkert. Modelforsøg viste imidlertid, at Fibiger havde ret. Men hvor kunne han vide det fra? Han havde jo ikke senere tiders sikre videnskabelige metoder! Nej, men han havde erfaringen og intuitionen. Han havde levet så længe sammen med det store grådige hav, at han vidste, hvad han turde bede det om."

Måske lidt højtideligt formuleret, men det dækkede over Fibiger-tesen om, at man aldrig måtte give sig i kast med havet, hvor det er stærkere end landet, og hvor kysten må vige for havets pres. Og Fibiger opfordrede til at kigge på Jyllands-kortet. Det var jo 'det store nådige forsyn', der udpegede steder som Hirtshals og Hanstholm. Her er landet stærkest. I Hirtshals en lerknude. I Hanstholm en kalkbrink: "Her erkender havet sin underlegenhed, og derfor skal vi bygge dér!" som han slog fast mere end én gang.

Johannes Lindskov Hansen karakteriserer Fibigers position som både stærk og udsat. Han havde mange modstandere. Men han passede ikke ind i systemet i 20ernes Danmark. Han gik lige til tops og til ministeren, hvis det var nødvendigt. Og det var det flere gange, når havnebyggeriet var under angreb. Der er en historie om et brev fra en hovedrevisor i ministeriet om en regning på en kikkert. Hvad ville Fibiger bruge den til? Det ville revisoren gerne vide. "Til at se med!", lød det kontante svar fra havnebyggeren på vestkysten.

Ingeniør Fibigers Kanalplan.

Handelshavn mangler dens Sted alle | Fald ikke har Raad til, selvom vi jo
tingelser. Men den kan maaske gøres | snart er vænnet til, at Fejlgrebene ved

Fibigers vision om en kanal mellem fjorden og havet, således som den blev gengivet i Jyllands-Posten 12.11.1937.

Jørgen Fibiger fik fuldført Hirtshals. Modstanderne var blandt de inviterede, men stadig ikke overbeviste om holdbarheden af Fibiger-idéerne, selv om de jo måtte konstatere, at tømmerkisterne var intakte, molerne ikke brudt ned og havnen i det hele taget ikke var fyldt med sand og var åben for besejling.

"De herrer taler så meget om held, at jeg må citere: 'Kun dåren ved ikke, hvor nøje heldet og fortjenesten følges ad'. Nu går vi hjem og spiser frokost!"

Og det gjorde man så.

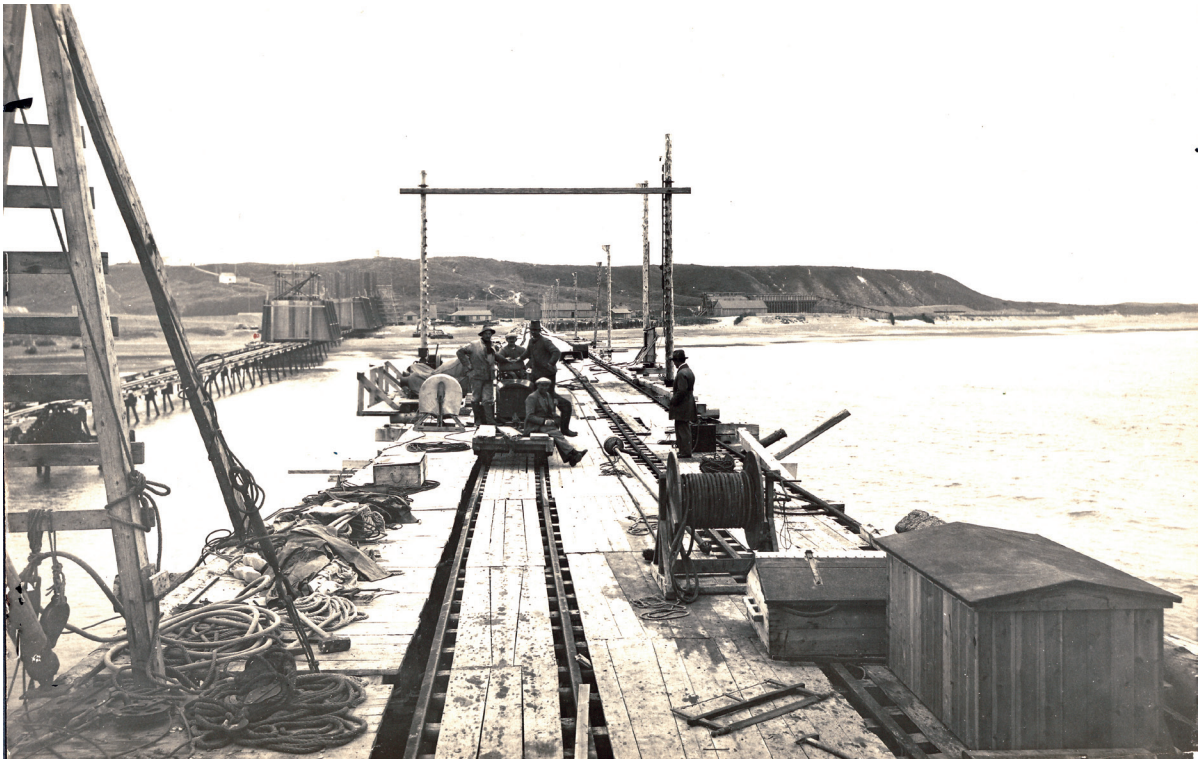
Troen på videnskaben

Det var ingeniørerne, der tegnede den fremskridtsoptimisme, der blev båret frem af det såkaldte 'moderne gennembrud' i sidste halvdel af det 19. århundrede og de store ændringer i samfundet, der fulgte med. I kraft af videnskab skabte ingeniørerne fremgang og velstand.

"Dyrkelsen af de videnskabelige fremskridt, tilbedelsen af den nye teknik og heroiseringen af ingeniøren tilbød tilskueren en vis fortrolighed med udviklingen. En fortolkning af udviklingen, som skulle give individet tryggere rammer omkring tilværelsen i en verden fuld af uforudsigelighed under evig forandring."

Sådan tegner historikeren Michael F. Wagner et billede af ingeniøren som helt i perioden 1850-1920.

Videnskab og fremskridtsoptimisme kom i miskredit efter Første Verdenskrig. Ingeniøren blev ikke den samme helt som før i skønlitteraturen, og hvor



Der arbejdes på Hanstholms fremtid. En moderne by skal rejse sig på holmen derinde. En storby oven i købet! 1930erne.

han ellers dukkede op. Men det forhindrede ikke 'myten' om den 'gode' ingeniør i ufortrødent at leve videre i folks bevidsthed. Fyret i Jacob Paludans roman symboliserer modernitetens forpost. Den samvittighedsfulde og heroiske ingeniør må gå på akkord og erstattes af en skurkagtig ingeniør, som kommer hjem fra Amerika med nye ideer - og en anden moral. Og der slækkes på samvittigheden i havneprojektet, som ender i en katastrofe.

Familien Fibiger

Susanne Fibiger er cand. mag. i historie og middelalderarkæologi og tidligere direktør på Nordsømuseet i Hirtshals. Og barnebarn af Jørgen Fibiger. Hun har ved flere lejligheder beskæftiget sig med Jørgen Fibiger og hans havnebyggerier – senest i 2005 i en større artikel i den lokalhistoriske årbog i Hirtshals. Hun uddyber det billede, som hendes bedstemor, Agnete Fibiger, tegnede i flere avisinterviews i forbindelse med indvielsen af Hanstholm Havn i 1967. Hvem var den mand, der fik så stor betydning for vedtagelsen af loven om vestkysthavnene i begyndelsen af forrige århundrede og siden for havneplanernes gennemførelse? Med familiearkivet foran sig har hun svaret.

Jørgen Fibiger blev født 1867 i Tranekær på Langeland, hvor hans far var godslæge. Opkaldt efter morfaren, der var herredsfoged, birkedommer og justitsråd. På farens side kom Fibiger fra en officersslægt, og han var barnebarn af generalmajor og krigsminister Jacob Scavenius Fibiger - i øvrigt en matematisk begavelse. Fibiger var yngste søn i en børneflok med seks søstre. Den ene blev gift med fætteren, nobelprismodtageren Johannes Fibiger. For-

fatterne Ilia og Mathilde Fibiger hørte til den nære familie. Den første kendt som Danmarks 'Florence Nightingale' - den anden som forkæmper i kvindesagen. Jørgen Fibiger blev gift med Agnete Villemoes (1885-1969) fra Lemvig Teglværk. Hun studerede medicin i København. Sammen fik de tre sønner, Bent, Harald og Palle.

Jørgen Fibiger blev student på Haderslev Læreres Skole i 1885, cand. phil. i 1886 og cand. polyt. som bygningsingeniør i 1892. Umiddelbart herefter blev han ansat i Vandbygningsvæsenet. Her var hans første job som assistent hos distrikts- og havneingeniør Ollendorff i Frederikshavn ved moleforlængelsen i Hirtshals. Han udførte som selvstændig entreprenør den sidste moleforlængelse.

Jørgen Fibiger oprettede sammen med kollegaen Jørgen Villefrance entreprenørfirmaet Fibiger & Villefrance, der fik flere statsentrepriser med havne- og jernbanearbejder, herunder høfderne på Søndre Limfjordstange ved Harboøre, arbejder ved Esbjerg Havn og veje og havne på Færøerne.

Jørgen Fibiger boede på Frederiksberg og havde kontor i København. Som statens ledende ingeniør ved vestkystanlæggene var det dog i administrationsbygningerne i Hirtshals og Hanstholm, han holdt til. Og det var her, familien samledes i sommerperioden.

"Fibiger var et menneske med stor karisma, der i sit væsen virkede meget overbevisende", fortæller Susanne Fibiger. "Han var en særdeles kultiveret mand med interesse og viden om klassisk musik og litteratur. Han var samtidig beriget med en utrolig hukommelse, og han kunne uden problemer citere Shakespeare, Goethe og Kierkegaard. I dagligdagen kunne denne evne være ham til god hjælp i en tid, hvor bibelcitater kunne være en styrende faktor. Der var på et tidspunkt problemer med at få sat en af tømmerkisterne, det blev midnat lørdag aften, og nogle af arbejderne tog skovlen på nakken. Fibiger spurgte, hvor de skulle hen, kisten skulle gerne sikres, og de svarede, at de skulle komme hviledagen i hu, så de kunne holde den hellig. Fibiger svarede, ja, men Jesus siger i Lukas 14, hvem er der iblandt Eder, som ikke straks, når hans søn eller asen falder i en brønd, drager dem op på sabbatsdagen? Herefter fortsatte arbejdet. Fibiger var et friluftsmenneske og en ivrig jæger. Pointer-hunde havde hans store interesse, og han fungerede i mange år som dommer, næstformand og formand i Dansk Kennelklub."

Ved festen i Hanstholm Hallen i forbindelsen med havneindvielsen i september 1967 var aftenens højdepunkt et interview med Agnete Fibiger. Ole Kühnel, radioens fiskerimedarbejder, var konferencier, og han præsenterede Jørgen Fibigers enke med ordene: "Ganske vist kom dronning Ingrid ikke til havneindvielsen, men vi har alligevel en dronning iblandt os". Og bevæget fortalte Agnete Fibiger om sin mands og sit eget forhold til Hanstholm og den venlighed, hun havde mødt fra befolkningen på festdagen. "Jeg har snart ikke gået et skridt, uden en eller anden har hilst på mig", sagde hun. "Hanstholm er blevet mig kærere for hver gang, jeg kommer. Her er der den store stilhed i naturen og de stilfærdige mennesker. Min mand døde i 1936 på sin arbejdsplads i Hanstholm og ved højtideligheden, da han blev ført herfra til Hirtshals, forstod jeg, at man havde respekt for ham. En talrig skare fulgte båren til sognegrænsen, og jeg vil gerne her takke Hanstholm for den sidste ære, der blev vist min mand."

Jørgen Fibiger og hans familie havde det meste af sommeren og efteråret

"Hirtshalshavnens gode ånd". Sådan blev ingeniør Jørgen Fibiger præsenteret i Vendsyssel Tidende 1917.

1936 boet i Hanstholm, afbrudt af rejser til Hirtshals og København. Han døde 23. oktober. Han var et par år tidligere alvorligt syg og indlagt på Thisted Sygehus, men kom sig så nogenlunde - rigtig rask blev han dog ikke. Han havde i den sidste tid ikke fejlet noget alvorligt og færdedes på arbejdspladsen ved havet dagen før, han døde. Et par dage tidligere havde han været i Thisted. Om aftenen havde han været helt ude på molen. Ud på natten vågnede hans hustru og mærkede, der var noget galt. Fibiger lå livløs af hjertelammelse, inden den tilkaldte læge nåede frem til administrationsbygningen.

Eftermælet

"Der har fra bestemte sider været rejst kritik mod havnene, men den har haft sin specielle baggrund. Mod det arbejde, som bygmesteren, ingeniør Fibiger, udførte, har ingen kritik været. Han var manden, der kunne sine ting".

Sådan læste man dagen efter i nekrologen i Thisted Social-Demokrat, der også skrev videre på myten om Fibiger: "Vort land har ved ingeniør Fibigers død mistet en dygtig søn, og en karakteristisk skikkelse forsvinder. Den lavstammede mand med den grå hat og de lange, hvide lokker vakte altid opmærksomhed."

Men arbejdernes talerør havde også egne ord at føje til billedet: En reel mand; der var aldrig i arbejdsforholdene uoverensstemmelser af væsentlig betydning. En fornuftig mand, som stillede sig forstående over for rimelige krav.

Nu stod Hirtshals-havnen færdig, og den vanskeligste del af Hanstholmhavnen var bygget. Kun den omstændighed, at bevillingerne havde været 'latterligt små, var skyld i, at ikke også dén havn var fuldført. Det kunne man læse i Thisted Amts Tidende. "De to havne vil for stedse stå som mindesmærker for ingeniør Fibiger, som den geniale ingeniør, han var, nyskaberen og manden med det praktiske greb paa tingene."

Den anonyme nekrologskriver i venstreavisen er heller ikke uberørt af myten om Fibiger. Han dykker ned i fortællingerne langs vestkysten om den ejendommelige mand, der lignede en kunstner 'med den vældige hårmanke' og som også var en kunstner, men en kunstner i noget så prosaisk som jern, træ og cement: "Hans livsfrodige sind, hans lune har vundet ham talløse venner (..) og mange, der kun kendte ham flygtigt, vil føle, at der ligesom er blevet tomt efter ham, vil savne hans frejdige forfægten af sine idéer, hans ildnende forsvar, når de to vestkysthavne blev angrebet."

I aviser landet over kunne man læse om den ingeniør, ingen tilsyneladende kunne komme uden om. Ej heller hans fjender. Et menneske med en usædvanlig stærk udstråling. Politiken fortalte om Jørgen Fibiger og hans indsats over fire spalter, og det var hans kampfælle fra ´Det gule Hus´ i Hanstholm,

Bertel Budtz Müller, der var pennefører, og heller ikke *han* sparede på ordene: "Ingeniør Fibiger behandlede livet igennem både havet og myndighederne med smilende virtuositet - til fryd for sine venner, til gavn for sit bygningsarbejde og til tænderskærende raseri for sine modstandere. For han havde mange af dem, som enhver må have det, der gør noget, som ingen før har troet muligt. Og gør det som en kunstner, et barn i leg …"

Johannes Lindskov Hansen, den københavnske journalist og forfatter, forfægtede helt op i 1950erne Jørgen Fibigers idéer om havnebyggeri. Mange var i tidens løb rejst den lange vej til Hanstholm for at følge havnebyggeriet og den kontroversielle havnebygger på nærmeste hold. Og han er måske dén, der kom tættest på mennesket Fibiger.

Lindskov Hansen opholdt sig i 1930erne i længere perioder i administrationsbygningen i Hanstholm og satte i en kronik i Social-Demokraten i 1942 dette minde over vennen Jørgen Fibiger:

"Han skulle ses deroppe, den spinkle fremmedartede skikkelse med bulehatten over de lange, hvide lokker, det franskprægede ansigt, den lange buede næse og det joviale hvide hvalrosskæg. Når han gik på molen, så det ofte ud, som om det hele slet ikke vedkom ham, som var han en tilfældig turist. Men man kunne også opleve ham klatre rundt på de høje stilladser med en sikkerhed, der var en udfordring til hans høje alder."

Der blev flaget, for det var en markering af en stor bedrift, da mindestenen for 'Hirtshals Havns bygmester' blev afsløret i 1937. (Susanne Fibigers arkiv).

En by i vækst.

Fra Hansted til Hanstholm

"Helt ude i det yderste hjørne af thyboernes i øvrigt vanskeligt tilgængelige land ligger Hanstholm. Det er ikke noget stort tal af fremmede, der finder op til denne egn. Har end i de senere år automobilerne stærkt støttet jernbanernes bestræbelser for at forkorte afstandene og lette samfærdselen, så er en rejse til det allernordligste Thy alligevel en færd, som kun et fåtal vover sig ud på. Hanstholm har altså hidtil lykkeligt undgået at blive et moderne bade- og udflugtssted. Men i længden undgår stedet næppe sin skæbne".

Sådan præsenterede redaktøren af Thisted Social-Demokrat, Clemmen Brunsgaard, Hanstholm i 1924 i en større artikel, der blev bragt i flere aviser og i Dansk Fiskeritidende. På holmen boede der overvejende fiskere, der især drev kuller- og torskefiskeri: "et særpræget folkefærd med flere tiltalende egenskaber, men med en tankegang, som fremmede kun vanskeligt kan sætte sig ind i (..) Af åndelige rørelser kendes herude praktisk talt kun Indre Mission, som imidlertid også har et solidt fodfæste iblandt den noget tunge befolkning. Foruden af møderne i missionshuset brydes dagenes ensformighed kun, når en enkelt gang kromanden holder bal."

Redaktør Brunsgaard fik ret. Det lille fiskerleje ved de dramatiske skrænter mødte sin skæbne i form af en udvikling, der må have virket overvældende og fremmedartet på de ældre holmboer. Den generelle samfundsudvikling og tilhørende modernitet gik ikke uden om Hanstholm, og det stort anlagte havnebyggeri gjorde mødet med de nye tider dramatisk og hurtigt.

Trap Danmarks fjerde udgave fra 1924 kan helt nøgternt berette om et fiskerleje med 70 gårde og huse og 320 indbyggere. Der er kirke og skole (opført 1912), missionshus (opført 1905), badehotel, tre købmandshandler, flere mindre cementstøberier. Dertil kom redningsstationen ved Roshage og naturligvis det markante elektriske fyr. De 46 fiskere havde 58 både til deres rådighed. Heraf var 14 med motor.

Det lille samfund oplevede i årene, der fulgte, en betragtelig vækst. I 1930 boede der 671 mennesker i fiskerlejet, og i 1935 var det blevet til 726. Hansted blev nu oftest omtalt som Hanstholm og var et bysamfund, der i størrelse havde overhalet Nørre Vorupør og var lidt større end typiske stationsbyer i Thy som Bedsted eller Snedsted.

Grundstammen var fortsat de gamle familier, der brugte havet og supplerede med lidt landbrug. De havde omkring århundredskiftet fået et tilskud af nye foretagsomme og dygtige folk, der indvandrede fra Vorupør og Sten-

En by man godt kan være lidt stolt af. Bådsgårdsvej set fra kirken. De nybyggede huse markerer tydeligt grænsen for ekspropriationen.

Købmand Chr. Hansen bag disken. Flyttede til Hanstholm i 1918. Han indrettede sin butik på vejen mod fyret og kirken, ikke langt fra bageren.

bjerg. Her fortsatte den gamle livsrytme, hvor konerne og børnene forberedte bakkerne med kroge, og mændene tog på havet, når vejret tillod det. Men også her var der udvikling og forandring. Med de nye motoriserede dæksbåde fik fiskerne større aktionsradius, og med fiskeeksportørerne som mellemled blev det hele mere baseret på afsætning og pengeøkonomi.

Da havnebyggeriet for alvor kom i gang i midten af 1920erne, beskæftigede det - i hvert fald i perioder – omkring 75 mand, overvejende tømrere og arbejdsmænd. Dertil kom smede, dykkere og ingeniører. De fleste medbragte deres familier, og mange lejede sig ind i de disponible statshuse. Denne tilflytning forklarer formentlig en overvejende del af væksten i befolkningstallet. Tilflytterne kom med nye vaner, nye tanker og måske et nyt sprog. Og de fleste var lønmodtagere. Det er ikke tilfældigt, at Hanstholm blev det første landsogn i Thy, hvor arbejdsmændene var i stand til at danne en selvstændig fagforening. Der blev også anlagt kolonihaver. Det var man ikke vant til i vestkystens fiskerlejer.

Samtidig rykkede den store verden tættere på holmen. Fra 1920 var der flere gange dagligt rutebilforbindelse til Thisted. Det blev dermed også nemmere at komme til doktor Græsbøl inde i Nors. Ikke så mange familier fik egen telefonforbindelse, men de fleste fik i løbet af 1930erne radioapparat. Med hørespil, koncerter og nyhedsoplæsninger åbnede der sig helt nye horisonter og kom et ny liv i de små stuer. Byens egne dilettanter kom tilmed i nærkontakt med - og blev landskendte gennem - det nye radiomedie. Man begyndte at læse ugeblade. Enten fordi man tog sig råd til at holde et. Eller fordi venlige slægtninge i andre egne sendte en stak med jævne mellemrum.

Mange fik tilsendt de årlige kataloger fra Daells Varehus eller andre postordrefirmaer. Måske gik man ikke så vidt som til at bestille de spændende varer, men man kunne da i hvert fald blive helt opdateret på, hvad der nu var moderne, både med hensyn til beklædning, møbler, husholdningsgenstande og legetøj.

Havde man slægtninge i Thisted eller fjernere købstæder, kunne man heller ikke und-

gå at bemærke, at det blev mere og mere almindeligt at have rindende vand inde ved køkkenvasken og et wc installeret et sted i huset. Det var bestemt ikke almindeligt på holmen, men det blev noget, man kunne ønske sig.

Folketælling, Hansted Sogn	**1901**	**1930**
Erhvervsfordeling		
Fiskere:	27	58
Landbrugere:	8	14
Håndværk:	2	17
Handel:	1	10
Havnetømrere:	0	11
Havnearbejdere:	0	29
Ingeniører:	0	2
Tjenestefolk:	18	21
Fødested (voksne):		
Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune:	84	132
Thy i øvrigt:	18	102
Uden for Thy:	12	49

Hvad skal byen hedde?

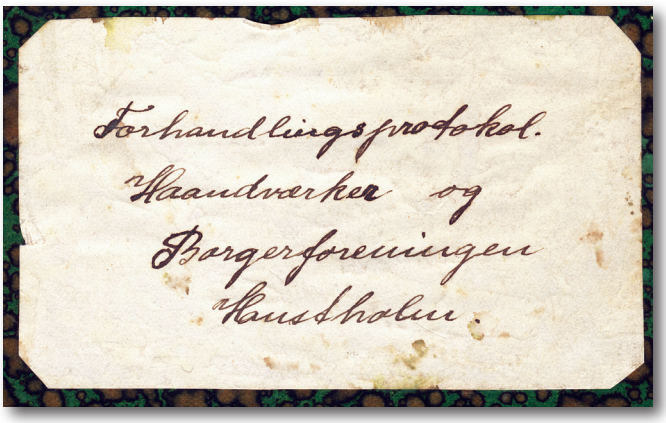
"Et steds navn er ikke blot et stednavn", konstaterede Anton Jensen, der var formand for Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd. Og denne bemærkning brugte Thisted Amts Tidende i 1937 som afslutning på en ofte opdukkende debat om stednavnene Hansted og Hanstholm og opfordringerne til en gang for alle at træffe en afgørelse. Vælge side - så at sige. Følge med tiden og ikke bare holde fast ved det gamle.

"Det har mig bekendt aldrig været på tale at gå bort fra det gamle navn Hansted", erklærede sognerådsformanden på avisens forespørgsel. "Men jeg skulle personligt ikke have det mindste imod, om man gik over til at kalde byen Hanstholm. Når jeg er til møde eller på rejse andre steder i landet, og folk spørger mig, hvor jeg er fra, svarer jeg sædvanligvis: Fra Hanstholm! Så behøver jeg nemlig ikke nærmere at forklare, hvor det er. Jeg tror, at de fleste Hanstedboer bærer sig ad på samme måde, men derfor ved man jo ikke, om der ville blive flertal for at gå over til at kalde byen for Hanstholm, hvis det skulle komme til en afstemning".

Det var så vidt, hvad avisen kunne få ud af sognerådsformanden. Artiklens forfatter havde forinden tegnet kortet således op: "Spørger man en mand uden for Thy, om han ved, hvor Hansted ligger, vil han i de allerfleste tilfælde ryste på hovedet, hvis han da ikke foreslår, at det ligger ved Horsens, hvor der nemlig også findes en by af dette navn. Spørger man derimod om, hvor Hanstholm er, så vil mandens ansigt klare op i et smil, for det navn kender de allerfleste mennesker lige ned til den skolepligtige alder. Det lærer man da i geografitimerne, og senere hen kan man hver dag høre det i sin radio, hvor Meteorologisk Institut udsender vejrberetninger om forholdene ved Hanstholm".

Thisted Amts Tidende havde angiveligt taget konsekvensen og skiftet Hansted ud med Hanstholm. Netop i de samme dage i efteråret 1937 var dilettanterne fra Hansted i gang med at finpudse indøvelsen af Johan Skjoldborg-

Nederste billede på modsat side: På købmand Hansens hylde kunne man finde de Solgryn, der ifølge reklamen i Familie-Journalen gjorde alle børn sunde.


Forhandlingsprotokol.
Haandværker og
Borgerforeningen
Hanstholm.

Hansted Foredragsforening skifter i 1938 navn til Håndværker- og Borgerforeningen Hanstholm. Fiskerlejet er blevet til en rigtig by.

skuespillet 'Slægten', som de skulle opføre i Statsradiofonien i København, og da avisen skrev om turen, var de blevet til Hanstholm-dilettanterne.

Hansted Foredragsforening var fra 1923, og det var her, dilettanterne holdt til. I 1938 ændrede foreningen navn til 'Håndværker- og Borgerforeningen Hanstholm'. Det kan ses i lyset af, at Hanstholm gennem de mange års havnedebat og medie-bevågenhed var blevet et kendt og anvendt navn, der efterhånden overskyggede det gamle sogne- og landsbynavn Hansted. 'Håndværker- og Borgerforeningen Hanstholm' lyder lidt som det bysamfund, der allerede burde have eksisteret i 1930erne.

Måske har den seneste debat om navneskiftet alligevel haft sin virkning. Det kan ikke udelukkes. I et af de læserbreve, der fulgte efter debatten året forinden, fremgik det, at avisens skriverier havde vakt stor interesse i Hansted. Læserbrevsskriveren mente, at en afstemning om de to navne ville give et stort flertal for Hanstholm. Det var en kendsgerning, at navnet Hanstholm var mere kendt og mere praktisk end Hansted - sådan blev der (endnu en gang) argumenteret. Det fik en anden læser til at fare i et blækhus: "Lad mig sige det straks: Hansted bør ikke kaldes Hanstholm. Hansted er et gammelt navn, og som i alle sognenavne, der ender på -sted, skjuler der sig i forleddet et mandsnavn - i dette tilfælde måske navnet Hani. Lad nu Hansted vedblivende beholde sit gamle (tusindårige) navn!"

Hanstholm-tilhængerne er i slutningen af 1930erne i flertal, og i debatten argumenteres med, at selv thyboer ofte siger Hanstholm om byen Hansted, skønt de meget godt ved, at Hanstholmen er den store højderyg, hvorpå Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune ligger: "I meget fjerne tider har den virkelig været en holm, idet den var helt omskyllet af havet. Men det er meget forståeligt, at man bruger denne betegnelse. Det hedder Hanstholm Fyr, Hanstholm Telefoncentral, Hanstholm Redningsstation og Hanstholm Kro, og havnen vil også komme til at hedde Hanstholm Havn, når den engang bliver færdig og antagelig gør byen endnu mere kendt. Kun postadressen er stadig Hansted, men ikke desto mindre står der Hanstholm på en meget stor part af de breve, der modtages - navnlig hvis de kommer længere borte fra".

Med Anden Verdenskrig og den tyske besættelse af Danmark og de store omvæltninger i både Hansted og Hanstholm forstummede navne-debatten, og vi skal helt op til 1964 med sognesammenlægninger og med kommunalreformen i 1970, hvor den nye kommune officielt får navnet Hanstholm Kommune.

Oprindelig har byen Hansted heddet Handsted, men d´et er blevet strøget i tidernes morgen. Og ingen har ønsket det tilbage - trods alt.

En forfatter kommer til Hanstholm

I december 1924 kommer en ung københavnsk forfatter til kroen i Hanstholm. Hvor den lokale befolkning har øjnene rettet mod fremtiden og den

nye tid, selve fremskridtet med alle de muligheder, som havnebyggeri på den jyske vestkyst indvarsler, ser den unge forfatter og tidligere apotekerdiscipel et billede af tidens ingeniørromantik med tilhørende vestkystkulisse, der er perfekt som scene for dramatiske begivenheder. En fortælling om, hvad der sker, når mennesker sætter sig op mod naturens kræfter. Det overordnede tema er på plads. Men hvad skal fortællingen handle om? Det er dét, han er kommet til Hanstholm for at finde ud af.

Hans navn er Jacob Paludan. Sammen med vennen, thyboen Eric Conradt-Eberlin, søn af den sidste kongevalgte borgmester i Thisted, logerer han sig ind på kroen ved havet, går ture, fordriver vinterkulden med optøninger i form af varme toddy´er i krostuen, hvor det går livligt for sig. Til tider endda mere end livligt. Det samme gør snakken. Historierne flyder gennem det røgfyldte lokale. Suppleret af Eberlins store viden om mennesker, liv og skæbner i den barske natur på holmen, hvor han færdes hjemmevant fra barndommen. Den unge forfatter har et problem. Han har svært ved at finde på. Han er afhængig af stof udefra. Men han har talent for at digte stoffet i scene og har især en eminent evne til at få det til at gå op i et nærmest mytisk plan med naturskildringer, der er med til at gøre ham til en af sin generations største forfattere.

Han kommer til Hanstholm en pjaskvåd vinterdag direkte fra Italien og Middelhavet, og den bratte opvågnen sætter hans nervesystem i svingninger:

"Øjnene, der endnu var tørre af Italiens sol og støv, livede op, og aldrig har jeg set farver som i den decembermåned, da vi endelig stod i havstokken – ikke de klare, skarpe mediterrane, men de anelsesfulde luftslørede danske. Stendyngerne havde farver, og de våde græsbrinker – lyngen og tøsneens skykloder bag fiskerlejets røde tage! Der var i mit kroværelse kun en petroleumsovn og et stearinlys, men havets kogen om natten gav fantasien mere end alle Europas herligheder."

Det hele begynder på rejsen i det sydlige med stofleverandør (mod betaling) Eric Conradt-Eberlin og hans fortsatte fortælling om havnevisionerne i Hanstholm. Sådan som thyboen allerede i 1919 i et brev skriver til vennen:

"Der er dejligt ved Hanstholm, alt hvad hjertet kan begære af hav og sol og så i tilgift verdens 3die største fyr, hvis lys kan ses i Norge i klare nætter."

Da Eberlins far dør i 1918, lejer moren et herskabeligt sommerhus i Hanstholm med "7 værelser, glasveranda og bilgarage". Det er dette logi, han lokker med i brevet. Paludan tilbringer en sommermåned ved havet i 1919. I sommerhuset og med små og lidt større afstikkere til kroen. Nu afbryder de i november 1924 rejsen i det sydlige Europa og vender i hast tilbage til Thy for at samle stof til den roman, der bliver til 'Fugle omkring Fyret'. Tilbage til snakken, svalebajerne og toddy´erne på kroen ved havet. Og tilbage til den lokale snak i krostuen og ikke mindst, hvad Eberlin har at fortælle, når han for alvor er tilbage på hjemme-

Jacob Paludan ved udgivelsen af romanen 'Fugle omkring Fyret', 1925. (Gyldendal).

Eric Conradt-Eberlin foran forældrenes lejede sommerhus i Hanstholm i 1920erne.

banen. Han er udstyret med en usædvanlig hukommelse for mennesker og optrin, replikker, situationer og hele livsforløb. Lige til at sætte ind i en roman.

Den 28-årige forfatter noterer flittigt i stearinlysets svage skær efter dagens research og vender en måned senere tilbage til København, hvor selve romanen bliver til på tre måneder. Den udkommer i 1925 og bliver et gennembrud til en stor læserskare.

Sandhavn er vestkystlokalitetens navn i romanen, men den er modelleret over Hanstholm og anlæggelsen af en stor havn i et tilbagestående landbrugs- og fiskeriområde. Den fortæller om mødet mellem kapitalisme og det traditionsbundne samfund. Og om skæbner, der i spekulationsfeber og profitjageri knuses mod livets fyrruder efter tilfældighedens lov. Handlingen er flyttet nogle år tilbage til den såkaldte 'gullaschtid' under Første Verdenskrig. Det var også en stor tid for fiskerne. Men det er forfatterens research i 1924, der ligger til grund for beskrivelsen af det samfund, hvor begivenhederne udspilles:

"Skuepladsen for begivenhederne lå vid og storslået og ventede på de første aktører. Hvor et ubændigt hav møder en stædig kyst, hvor en evig vind gnaver skrænterne og gør frugtbarheden træt, hvor tågen på få minutter forvandler landskabet til en klam grav, kold regn gør selv fårene melankolske, og solnedgangen mest af alt ligner et blodbad - der mangler ikke ydre effekter, afvekslende og overraskende nok for det blik, der kun er fortrolig med bøgeskoven og engen, som i smilende enighed har delt det øvrige Danmark imellem sig. Sandhavn selv var fra den mørkeste fortid kun en klynge huse på en bakke og et lille fiskerleje nede på bredden; en stranding nu og da gav befolkningen anledning til at se faren i øjnene, hvilket fiskerne for øvrigt fra deres daglige dont ikke var uvant med, og kunne resultere i diplomer og hæderlig omtale i pressen landet over – en omtale som læserne dagen efter glemte, men som i udklip gik et langt liv i møde i kommodeskufferne. Til badested var Sandhavn på forhånd ubrugeligt; det lå altfor afsides, havde en for umild natur, og vandet var for dybt og uroligt. Aldrig oplevede Sandhavn det strålende sommereventyr med hovedstadsdamer i spraglede dragter, som andre og lykkeligere egne heroppe havde forstået at sætte i scene."

Sådan hedder det i begyndelsen af romanen. Tæppet er oppe – scenen er sat.

Et eksempel på hvor tæt der er mellem fiktion og virkelighed anno 1924 er de sidste linjer i 'Fugle omkring Fyret':

"Ude på molen lå en mand med en grøn metalkasse og skrabede. Han var udsendt af zoologisk museum for at undersøge, hvilke muslinger der trivedes på forfaldne bolværker".

Der ligger virkelig en mand og roder derude - i 1924. Jacob Paludan har set

ham under sine vandringer. Hans navn er Paul Lassenius Kramp. Den 37-årige alsidige zoolog deltager i en dykkerundersøgelse af risikoen for tilsanding ud for Hanstholm og samarbejder med ingeniørerne ved de jyske havnebyggerier om pæleorm og pælekrebs og udvikling af beskyttelsesmidler.

I 1928 vender Jacob Paludan tilbage til Hanstholm som en forfatter med succes hos boghandlerne og stor velvillighed i aviserne. Det er nu ikke alle i Hanstholm, der har hørt om ham. De husker ham som den lidt indadvendte unge mand på kroen, der dog ikke var uvillig til at lade sig rive med af stemningen i krostuen. Og han var ikke bange for at give en omgang, når det først var kommet dertil. Var der ikke noget om, at han havde arvet, og at det var dén, de rejste ud i verden for, ham og vennen, den høje stortalende inde fra Thisted? De snakkede vidt og bredt om Amerika, som de havde besøgt. "Det var dér, tingene skete," erklærede ham fra Thisted. Men hvorfor var de så kommet hjem?

"Nu skriver vi 1928, november, og atter er det Hanstholm, et dragende sted, hvis ens fantasi påvirkes af det særlige, man oplever, hvor en vild natur søges tæmmet af teknik og spillet endnu ikke er vundet af den sidste, " skriver Jacob Paludan tilbage i den lune stue i København. "Ud for de mørke banker bygger man en havn; kun himlen ved, om den nogensinde bliver fuldført ."

I aviser landet over bliver der ofte blæst tvivl om, hvorvidt de mange millioner, der er lagt i havet, vil forrente sig:

"Men som ufuldendt ruin vil den måske virke endnu stærkere end som fuldbyrdet succes. Man vil gyse over disse cementfjelde, væltet ud i havet til ingen verdens nytte, og det er ganske sundt at gyse."

Jacob Paludans skildring fra 1928 har overskriften 'En stemning fra Hanstholm'. Det er en slags rapport fra havnevisionens land på et kritisk tidspunkt, hvor cementkister, huse, skinner, tipvogne og den lange, foreløbige tømmerbro står tilbage som efterladte, der afventer nærmere besked. Ved Roshage er der et par gamle kraner, der for et kvart århundrede siden har bygget læmolen for fiskerlejet. En gammel mand bor derude og har opsyn med dem. Men lyspunkter er der dog: Det hvide lys! Elektriciteten er nået til holmen! Over fiskerlejet lyser høje standere, og mellem de optrukne bådes stævne glimter det både muntert og stærkt fra husenes ruder. Det er en regnvåd aften i Hanstholm, der har en lang vej foran sig, før den kan kalde sig havneby:

"Nu er alle lys tændt, sirenerne græder, månen er af og til fremme, så man kan finde klitvejen ned til den gamle Roshage-mole. Dér står de udtjente kraner i en hel by af knap skelneligt ragelse. Den gamle har tilset og klappet dem godnat; det øvrige Hanstholm er gået i biograf."

Biograf! Ja, hvad går der mon i biografen på kroen i Hanstholm? 'Han, hun og Hamlet', en dansk folkekomedie med populære Fy & Bi og ikke mindre populære Marguerite Viby og Hans W. Petersen. En tonefilmudgave af stumfilmen fra 1922.

Statens huse

Hansted var nu noget så usædvanligt som et statsejet fiskerleje. Ekspropriationen havde omfattet næsten 150 ejere og brugere af jord på holmen og langs stranden. I 1922 indgik staten, personificeret ved vandbygningsdirektøren, 93 aftaler om leje af huse og forpagtning af landbrugsjord. Kontrakterne

blev indgået med de tidligere ejere af huse og jord. En overvejende del af dem var født på stedet, og det har oftest været i slægtens eje gennem generationer. Vi ved ikke meget om, hvad beboerne har tænkt og følt i den anledning, men det forekommer at være et betydeligt indgreb i den kontinuitet, der har præget den herskende slægts- og familiebaserede livsform, knyttet til havet og jorden.

Vi kan imidlertid konstatere, at de mange berørte familier på ingen måde bøjede nakken. De indstillede sig hurtigt på den nye tingenes tilstand. Allerede i februar 1923 skrev 73 lejere under på en protest til vandbygningsdirektøren, hvor de beklagede "ikke vedblivende at kunne svare den stimulerede leje, men må forlange den nedsat med 1% af købesummen, samt at staten selv overtager de på ejendommen hvilende skatter, byrder og pligter og selv overtager den udvendige vedligeholdelse. I modsat fald ser vi os på grund af tidernes ugunst nødsaget til at fraflytte nævnte ejendomme og søge uden for de eksproprierede arealer". En lignende skrivelse blev underskrevet af 13 forpagtere af landbrugsjord: "Vi har nu efter nærmere overvejelse indset, at ejendommene ikke kan svare de store udgifter, som falder på, og beklager os meget over, at det skal tvinge os til at fraflytte ejendommene".

Det udviklede sig til et permanent tovtrækkeri op gennem årene. Staten nedsatte i 1924 et særligt udvalg, der skulle administrere statens arealer ved Hirtshals og Hanstholm. Det blev sammensat af embedsmænd og politikere, herunder Jens Sørensen Vanggaard, der havde spillet en central rolle i hele havnesagens udvikling. Beboerne på deres side dannede en lejerforening – en usædvanlig konstruktion i et fisker-bondesamfund – der mødte op med krav på beboernes vegne. Udvalget mødtes et par gange om året på Hanstholm Kro. I det daglige overlod man det så til fyrmester Holm Hansen at føre tilsyn med de mange huse og tage imod de klager, der måtte komme.

Det lå i udvalgets kommissorium, at det skulle varetage statens interesser. Det gjorde udvalget samvittighedsfuldt, men netop derfor kunne det være svært at tilgodese holmboernes interesser. Det hele blev også vanskeliggjort af, at den herskende tilstand blev betragtet som en midlertidig overgang. De fleste af de eksproprierede huse var placeret helt uhensigtsmæssigt i forhold til den planlagte fremtid og skulle simpelthen fjernes.

Udvalgets egentlige opgave var at "sikre og ordne den fremtidige bebyggelse af arealerne, herunder vej-, kloak- og vandforsyningsanlæg, samt at bortsælge de pågældende arealer". Her var det fromme håb fortsat, at staten kunne indtjene en del af udgifterne til havnebyggeriet.

Som en indrømmelse til lejerne besluttede udvalget på et af sine første møder at overtage betaling af skatter og ydre vedligeholdelse af husene. Til gengæld blev huslejen så forhøjet. Forpagterne af landbrugsjord fik i 1928 en lignende indrømmelse, "da forpagtningsafgifterne også er meget større end de afgifter, der betales andre steder i landet", som det hedder i forhandlingsprotokollen.

En del af husene var i meget dårlig stand. I 1926 besluttede udvalget at nedsætte huslejen til det halve i 14 huse. Til gengæld skulle lejerne så selv foretage den ydre vedligeholdelse. Det skete på opfordring af fyrmesteren, der vurderede, at husene ikke kunne sættes i en forsvarlig stand.

De nye tider viste sig i form af krav om el- og vandforsyning. I 1929 imødekom udvalget en anmodning fra 21 lejere om at få lov til at hente vand

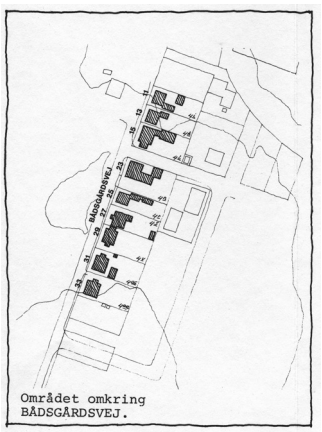
Bådsgårdsvej. Nybyggede huse, bil og elmaster. En by i vækst. Slutningen af 1920erne.

fra forpagter Chr. Søndergaards brønd, hvortil der så samtidig blev anskaffet en ny pumpe. Efterhånden stillede lejerforeningen gentagne gange i midten af 1930erne krav om at få indlagt vand i husene. Da udvalget forventede, at husene kun skulle blive liggende indtil videre, kunne staten ikke påtage sig installationsudgifterne. Udvalget havde til gengæld ikke noget imod, at lejerne selv bekostede denne forbedring. I 1939 var der 36 familier, der endnu ikke havde indlagt vand i huset.

Wc med træk og slip var en stor sjældenhed ikke blot i statens huse, men på holmen generelt. Da udvalget i 1956 begyndte at overveje en moderne kloakering af Hanstholm, kunne man konstatere, at der kun var wc i fem af statens huse. Lidt bedre stod det til i de huse, der indtil 1943 havde været private. Her var der wc i 30 huse, men heraf havde den tyske værnemagt – der åbenbart var bedre vant – sørget for installeringen af de 15.

Et mere avanceret krav blev udvalget udsat for i 1937, da ingeniør Djurhus anmodede om, at der i hans hus blev installeret et centralvarmeanlæg. Det blev imødekommet under den forudsætning, at ingeniøren selv betalte 10% af udgiften. Det afslog han, og han måtte dermed - som alle de andre - fortsat klare sig med kakkelovnsvarme og koldt vand i hanen.

I 1924 indgik staten en aftale med Thisted Elektricitetsværk om transport af elektricitet til statens huse, der dermed blev fritaget for den faste afgift. Nedsættelse af el-priserne var også et hyppigt gentaget krav fra lejerforeningen.



Eksempel på bebyggelse uden for det eksproprierede område.

Anmodning om installation af el i de enkelte huse kom langsomt gennem årene. Endnu i 1937 var der adskillige huse uden elforsyning.

Udvalget havde blikket stift rettet mod fremtidens byplan, der var blevet vedtaget i 1927. Eksisterende veje, der ikke passede ind i den nye plan, ville man ikke ofre vedligeholdelse på, selv om lejerforeningen klagede højlydt over de store huller.

På to områder satte udvalget sig positive spor. Det afgav jord til en sportsplads for byens idrætsforening, og da lejerforeningen mødte op med ønske om jord til kolonihaver, opfordrede udvalget til dannelse af en kolonihaveforening. Denne forening fik så i 1939 lov til at leje et par hektar jord sønden for fyret.

De hvide huse

De er meget synlige i det moderne bybillede i Hanstholm, de hvide huse. Langs Bådsgaardsvej og Akelejevænget og på østsiden af Molevej. Husene her er med omhu blevet placeret uden for det eksproprierede område og tilhørende byplan. Men også Helshagevej og Roshagevej rummer klynger af hvide huse. I alt handler det om 75 huse, der er synlige udtryk for den vækst, der prægede Hanstholm i de to årtier mellem verdenskrigene. De er også et monument over holmboernes vilje til selv at bestemme, hvor deres huse skulle ligge. De lod sig ikke anfægte af statens store fremtidsplan for byudvikling. De lod landinspektør Smed Søndergaard gennemføre en passende udstykning uden for statens domæne. Den blev uden mange armbevægelser godkendt i sognerådet. Og så var man klar til at træffe aftale med murermesteren.

Husene har - utilsigtet - et ensartet præg. Bygherrerne var enten de familier, der fik gode erstatninger, da de afstod huse til staten, eller nytilflyttede håndværkere eller arbejdsformænd med tilknytning til havnebyggeriet. De

Bebyggelse yderst på holmen. Heller ikke her følges statens byplan.

har været nogenlunde enige om, hvordan et hus skulle se ud. Dertil kommer, at de lokale murermestre, der stod for byggeriet, tilsvarende har arbejdet ud fra veletablerede forestillinger om, hvordan et godt hus skulle bygges.

På holmen var der tradition for at bygge med cementsten. Den levede videre i mellemkrigstidens nybyggeri. Murermestrene drev cementstøberi om vinteren, og så byggede de den følgende sommer både mur og tag med de hjemmestøbte materialer. De nye huse var iøjnefaldende anderledes end de gamle, lave og dårligt byggede fisker-bonde huse. De var med støbt sokkel, mange med kælder. Der var højere til loftet, større vinduer, og der var overskud til at lade de pudsede facader udsmykke med profilerede gesimser og sålbænke. Nogle fik kviste og karnapper. Der kom indgangsdøre med glaspartier og fyldinger. Mange havde vinduer i de halvvalmede gavle, så loftsetagen også kunne udnyttes. Til de fleste hørte et sidehus eller et udhus, der kunne fungere som vaskehus, hvor også brændsel og redskaber kunne opbevares.

Med det gamle Hansted som baggrund var det et anseeligt byggeri, der på flere måder lignede det samtidige byggeri i de nye stationsbyer i Thy. Det repræsenterede en ny tid og vidnede om en by i udvikling. Afstanden til det gamle Hansteds huse, som staten nu havde overtaget, var iøjnefaldende. Ingen kunne forudse, at de mange nye huse få år senere, i 1943, skulle udsættes for samme skæbne, som i 1917 havde overgået de gamle huse. De blev eksproprieret af statsmagten. Denne gang på den tyske værnemagts foranledning.

I sognerådet

Statens administrationsudvalg havde som den store ejendomsbesidder på holmen en del at skulle have sagt. Men den lokale myndighed lå trods alt fortsat hos Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd. Cirka en gang i måneden mødtes de syv medlemmer hjemme hos formanden. Det var fra 1917 gårdejer Kr. Søndergaard, Hansted, der i 1925 blev afløst af fisker Anton Jensen. Medlemmerne af rådet var valgt på upolitiske lister, der primært repræsenterede de tre sogne, der indgik i kommunen. Først med valget af socialdemokraten og arbejdsmanden Marius Madsen i 1929 kom der en partipolitisk repræsentant ind i rådet. Kvinder fik valgret til de kommunale råd i 1908. Men en kvinde i rådet oplevede man først langt senere – i 1962 – da Stinne Sørensen, Marius Madsens datter, blev valgt på den socialdemokratiske liste.

Formanden var mødeleder og protokolfører, og i det daglige var det ham, der varetog alle forretningerne. Den personificerede kommune så at sige. Anton Jensen virkede som formand gennem en lang årrække. Fra 1932 havde han tilmed sognefogedkasketten på. Og da han samtidig varetog en række andre

Bygmesteren

Carl Lindhardt har bygget en stor del af de huse, der i dag udgør den gamle bydel i Hanstholm. Han havde et langt livs flittigt virke bag sig, da han i 1960 lagde murerskeen fra sig – 71 år gammel. Han kunne glæde sig over, at de fire sønner havde taget familiens håndværkertraditioner op.

Carl Lindhardt stammede fra Kjellerup, og ud af en gammel håndværkerslægt, som han var, faldt det i tråd med hans egne ønsker, at han blev udlært som murer. Få år efter sit giftermål med Karen Vestergaard, der var landmandsdatter fra Hansted, etablerede han sig i 1922 som selvstændig murermester i hendes fødeby. Det første og oprindelige havnebyggeri var vedtaget i Folketinget, og Carl Lindhardt havde som så mange andre store forventninger til en fremtid i et nyt samfund i vækst. Og som så mange andre blev han skuffet i sine forventninger til havnebyggeriet. Men i modsætning til adskillige holdt han ud, og takket været egenskaber som flid og dygtighed skabte han en eksistens for sig og sin familie – som det siden skulle blive fremhævet. Det synlige resultat kan iagttages af alle i dag: De mange huse.

Efter Anden Verdenskrig og evakueringsperioden vendte Carl Lindhardt tilbage til Hanstholm og fortsatte sin murerforretning.

Marius Madsen med hustru og datter. En familie, der kom til at sætte sit præg på både det gamle og det nye Hanstholm. Marius Madsen som fagforeningsformand og socialdemokratisk medlem af sognerådet. Nederst datteren Stinne (Sørensen), der blev en markant formand for socialudvalget i den nye Hanstholm Kommune.

tillidshverv, kan man vist godt tillade sig at hefte udtrykket sognekonge på ham.

Sognerådet administrerede den nære verden, fulgt af den tilsynsførende amtmands årvågne blik. Hvert forår gennemgik rådet lister, hvor borgerne blev sat i skat. På de følgende møder skulle man så regne med at behandle diverse klager over ansættelsen. Rådet valgte medlemmer til skolekommissionen, men havde også det overordnede ansvar for sognets skoler i Vigsø, Ræhr og Hansted. Jævnligt gennemgik rådet de forsømmelseslister, lærerne havde afleveret. Måske var der nogle forældre, der skulle erindres om undervisningspligten.

Hen på forsommeren besluttede man, hvilken vedligeholdelse, der skulle udføres på sognets veje, udliciterede arbejdet og bevilgede de fornødne favne grus. Ansøgninger om alderdomsunderstøttelse fyldte meget i rådets arbejde. Hver ansøgning blev omhyggeligt målt og vejet. Ikke sjældent blev anmodninger afvist med henvisning til den pågældendes formueforhold. Man kendte jo sine borgere. Eller der blev blot bevilget hjælp til brændsel. Med en reform i 1922 blev understøttelsen omdannet til den retsbestemte aldersrente. Men det var fortsat sognerådet, der fastlagde bevillingens størrelse. Endelig var der fattigforsorgen. Det var kun ganske få, der fik egentlig fattighjælp, men fra 1908 havde alle kommuner en fri hjælpekasse med egen bestyrelse, der kunne yde hjælp til værdigt trængende. Den store ændring kom med socialreformen i 1933, der pålagde alle kommuner at oprette et socialudvalg til administration af den nye kommunehjælp.

De store forandringer, der drev hen over det lille samfund på holmen efter 1917, har egentlig ikke sat sig mange spor i sognerådets beslutninger. Men indimellem banker de nye tider på og kræver en stillingtagen. En ganske stor beslutning tog rådet allerede i 1912, "da børnetallet i Hansted er vokset så stærkt", som det hedder i rådets protokol. Skolen blev væsentligt udvidet, og der blev oprettet et forskolelærerindeembede. Året efter anmodede man ministeriet om, at hun fik tilladelse til også at undervise i 3. klasse. Dermed kunne man tilbyde de ældre børn to dages undervisning om sommeren og fire dage om vinteren.

Samme år anmodede vognmand A. G. Hansen om tilladelse til "at befare kommunens veje med automobil". Det godkendte rådet, men på den betingelse, at han ikke kørte mere end to mil i timen. Hvor længe den kommunalt fastlagte fartbegrænsning blev opretholdt, lader sig ikke afgøre.

Nogle år senere – i 1919 – ansøgte krobestyrer Hansen om tilladelse til at drive biografteater. Det kunne rådet ikke anbefale. Bedre blev det ikke, da biografejer Thomsen fra Thisted i 1924 mødte op med en ny ansøgning om lov til at drive biografflokale "i eget lokale, som vedkommende vil lade opføre". Også det blev afvist. Kroen fik dog senere bevilling.

Til gengæld tog rådet et afgørende spring ind i fremtiden, da det i sommeren 1919 gav Nordthy Strømforsyning tilladelse til "at anbringe elektriske ledninger og master ved kommunens veje, hvor det er nødvendigt til beboernes forsyning af elektricitet".

De store fremtidsplaner for holmen har sognerådets medlemmer selvfølgelig kendt til og været stærkt optaget af, men formelt inddrages rådet kun på den måde, at det endelig i 1930 vedtog at anbefale den byplan, der var udarbejdet i 1927. Den noget sene godkendelse hænger sikkert sammen med,

at der i de foregående år havde været en del tovtrækkeri om en vejføring, der kunne forbinde den planlagte by med Thisted Landevej. Et par år senere godkendte sognerådet en ansøgning fra administrationsudvalget om anlæg af en promenade langs Hanstholm-skrænten. Også det en luftig fremtidsplan, man uden omkostninger kunne sige ja til.

Arbejdsmændenes formand, Marius Madsen, blev som den første socialdemokrat valgt ind i sognerådet i 1929. Han blev der i 25 år. Mange år efter har han erindret sin debut som sognerådsmedlem: "Jeg skulle sikre mig en position i sognerådet. I det første møde holdt jeg munden lukket. I det næste blandede jeg mig i tingene og sagde min mening om en sag. Ja sådan synes jeg nu, men jeg skal selvfølgelig ikke bestemme alene", sagde jeg beskedent. Hertil svarede Jeppe Kristensen, Ræhr, den senere sognerådsformand: "Det her med at bestemme er vi lige gode om i sognerådet. Du har lige så god ret til at fremsætte din mening, som vi har". Se, det lunede jo. I den første tid kom sognerådsformand, amtsrådsmedlem Anton Jensen og jeg ikke for godt ud af det med hinanden, men det udviklede sig med tiden til et fortrinligt samarbejde".

Et sognerådsvalg

Med valgreformen i 1908 var der gennemført lige, almindelig valgret for både mænd og kvinder, der var fyldt 25 år, ikke havde modtaget fattighjælp og havde rådighed over eget bo. Endvidere skulle vælgeren have fast bopæl i kommunen i mindst et år.

Rær-Hansted-Vigsø.
Kriselaan til Landbrugerne udbetales i Rær Skole Lørdag den 18. og i Vigsø Skole Mandag den 20. Marts d. A., begge Dage Kl. 3 Em. Sogneraadet.

Samtidig blev der indført forholdstalsvalg. Derfor blev listeopstilling nødvendig. Som i mange andre landsogne var der ikke tradition for partilister. De opstillede lister har det enkelte sogn som deres basis. Med undtagelse af den socialdemokratiske liste. For socialdemokraterne var det en stor udfordring at vinde de mange arbejdsmænd på landet både som fagforeningsmedlemmer og som vælgere. Thisted Social-Demokrat og dets redaktør, Clemmen Brunsgaard, var derfor – mere end de andre lokale aviser – optaget af valgene til de nye sogneråd. Redaktøren opfordrede indtrængende vælgerne til at sikre sig, at de var optaget på valglisterne. Ved hvert valg mødte der folk op på valgstederne, som ved en fejl på valglisterne ikke kunne få lov at stemme. Et andet problem var, at man blev slettet af valglisten, hvis man ikke havde betalt forfalden skat.

Rær - Hansted - Vigsø.
Til Sogneraadsvalget den 10. Marts er indkommet følgende Kandidatlister:

Kandidatliste A (upolitisk):
1. Jensen, Anton Fisker, Hansted.
2. Søndergaard, Niels, Forpagter, Hansted.
3. Pedersen, Jens Bjerregaard, Fisker, Hansted.
4. Tilsted, Peter Andreas Petersen, Landmand, Hansted.
5. Andersen, Søren, Fisker, Hansted.
6. Nielsen, Peter, Landmand, Hansted.
7. Madsen, Christen Badstue, Landmand, Nørtorp Mark.
8. Hansen, Lohmann, Forpagter, Hansted.

Set med den socialdemokratiske redaktørs øjne var sognerådenes sammensætning i mange landkommuner intet mindre end en skandale: "Vi har kommuner, hvor halvdelen af beboerne er arbejdere og husmænd eller fiskere, men hvor desuagtet sognerådene består udelukkende af gårdmænd. Nu kan gårdmænd naturligvis også være særdeles brave mennesker, men de savner meget ofte forudsætninger for at kunne sætte sig ind i andre samfundsborgeres stilling. Det må være et meget rimeligt krav, at arbejderne og de andre småkårsfolk bliver forholdsmæssigt repræsenteret i sognerådene. Det har den største betydning, at dette sker. Skatteligningerne kan undertiden være ganske horrible, fordi det er en en-

Kandidatliste B (upolitisk):

1. Kristensen, Jeppe Kr., Gaardejer, Rær.
2. Smed, Jens Chr., Gaardejer, Rær.
3. Johansen, Knud, Husejer, Rær.
4. Kristensen, Peder, Gaardejer, Hedegaarde.
5. Bunk, Lars Kr., Gaardejer, Gl. Torp.
6. Gregersen, Marinus, Mejeribestyrer, Rær.
7. Jespersen, Kristen, Gaardejer, Febbersted.
8. Nielsen, Borregaard, Gaardejer, Saarup.
9. Nielsen, Thorvald, Husejer, Rær.
10. Kristiansen, Jens, Husejer, Rær.
11. Sand, Anton, Husejer, Rær.

kelt samfundsklasses repræsentanter, der lægger dem. Og krisehjælpen! Hver eneste dag modtager vi besværinger over sognerådenes småhed overfor fattigfolk, der søger krisehjælp.".

Redaktør Brunsgaard kommenterede de opstillede lister i Rær-Hansted-Vigsø med følgende salut: "Det er vistnok ind ad en kant renlivede venstremænd – måske isprængt nogen konservatisme – men venstrefolk har jo heller ikke noget med politik at gøre – nej da! Især er sognerådsformand Anton Jensen jo noget af det mest upolitiske, man kan tænke sig!" En slet skjult hentydning til, at Anton Jensen var opstillet på Venstres liste til amtsrådsvalget.

Om den socialdemokratiske liste havde redaktøren følgende bemærkning: "Marius Madsen har i den forløbne periode udført et meget godt arbejde i sognerådet, og vi nærer ikke tvivl om, at småkårsfolk på Hanstholmen denne gang vil give ham mindst én mand mere med ind i rådet."

Brunsgaards spådom gik ikke i opfyldelse. Marius Madsen fik med 55 stemmer et godt valg. Nummer to på listen, lærer Holmstrup, fik 41 stemmer, men det var ikke nok til at opnå valg.

Liste A, der repræsenterede Hansted, fik valgt to medlemmer. Med 85 personlige stemmer var Anton Jensen den suveræne topscorer. Liste B, der repræsenterede Rær, fik tre pladser i sognerådet med gdr. Jeppe Kr. Kristensen i spidsen. Vigsø (liste C) fik valgt ét medlem af rådet.

Thisted Amts Tidende anbefalede op til valget vælgerne at stemme på gode venstrefolk, "som man med tryghed kan vælge". Samtidig gjorde bladet opmærksom på, "at man bør ved valget have opmærksomheden henledt på, at sognerådene fra efteråret at regne også vil komme til at varetage det sociale arbejde, som hidtil har været udført af hjælpekasserne". Det er en hentydning til Steinckes store socialreform, der netop var gennemført i marts 1933 og havde virkning fra oktober 1934. Indtil da havde sognerådene administreret den egentlige – stigmatiserende – fattighjælp, der bl.a. indebar fortabelse af valgretten. De såkaldte hjælpekasser med egne bestyrelser havde så taget sig af sociale ydelser uden fattighjælpens virkninger. Med reformen blev det hele samlet under sognerådene, der så skulle danne et særligt socialudvalg. Samtidig blev de typiske ydelser til 'kommunehjælp' efter centralt fastlagte bestemmelser og uden fattighjælpens straffende virkninger.

Kandidatliste C.

1. Andersen, Niels Kristian Mikael, Gaardejer, Bjerre.
2. Andersen, Vilhelm, Gaardejer, Vigsø.
3. Lambertsen, Lambert, Købmand, Vigsø.
4. Møller, Jens, Gaardejer, Vigsø.
5. Larsen, Cilius Marius, Gaardejer, Bjerre.

Kandidatliste D (Socialdemokratiet):

1. Madsen, Marius, Arbejdsmand, Hansted.
2. Jensen, Frits Holmstrup, Lærer, Hansted.
3. Nielsen, Niels Kristian, Husmand, Rær.
4. Olesen, Kristian Dissing, Tømrer, Hansted.
5. Sørensen, Jens Kristian, Murer, Hansted.

Valgbestyrelsen.

1930ernes voldsomme arbejdsløshed havde haft alvorlige sociale følger – også i landsognene i Thy. Redaktør Brunsgaard anklager i tiden op til kommunalvalget i 1933 de gårdmandsdominerede sogneråd for "tendenser til at lempe folk over på fattigvæsnet", og samtidig får de arbejdsløse ansøgere om hjælp at vide, at "de egentlig burde skamme sig". En afgørende pointe ved socialreformen, der blev vedtaget i kølvandet af det brede Kanslergade-forlig i januar 1933, var netop at sikre en større lighed og ensartethed ud over landet og så samtidig undgå, at de mange kriseramte familier blev idømt fattighjælp.

'En ægte søn af vestkysten'

Amtsrådsmedlem, sognefoged og lægdsmand, sognerådsformand,

medlem af menighedsrådet og formand for fiskeriforeningerne i Thisted Amt.

Det var de mest synlige af de mange tillidshverv, Anton Jensen (1881-1948) blev betroet. Der blev trukket på hans arbejdskraft og indflydelse fra næsten alle sider, har man indtryk af i dag, så han til sidst måtte opgive fiskeriet. Det var livet på vestkysten og forholdene for fiskerne, der var drivkraften bag det hele. Han gjorde mange rejser til København i embeds medfør, og færdiggørelsen af Hanstholm Havn var en hjertesag for ham.

"Han var i bund og grund en ægte søn af Thy, af vestkysten og af Danmark i det hele taget," lød amtmand Egedorfs karakteristik ved Anton Jensens jordefærd i 1948. "Når han var med til at tage en beslutning, gjorde han det altid ud fra de bedste motiver." Hansted-fiskeren havde gode menneskelige egenskaber. Et varmt hjerte, et redeligt sind og en sjælens finhed. Og vestjysk lune og humør. Alt dette blev fremhævet ved hans pludselige død. Han var også en af de kristne personligheder, der ivrigt havde taget del i søndagsskoleundervisningen. Anton Jensen var født i Stenbjerg, flyttede til Hansted, hvor han i 1909 blev gift med Marie Heskjær.

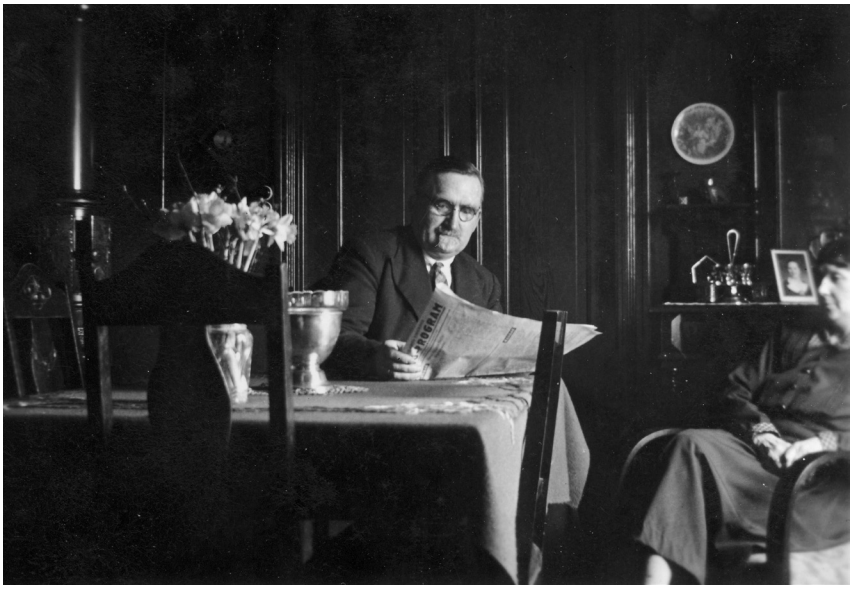
4-500 mennesker, det største følge som var set i Hansted, fulgte Anton Jensen til graven. Det var forudset, at der langt fra kunne blive plads til alle inde i kirken, og hele højtideligheden kom derfor til at foregå på kirkegården ved den nordlige side af kirken. Her var der læ for den friske sydvestenvind og udsigt ud over det hav, som var en stor del af Anton Jensens liv.

Og som var blevet hans død.

Hansted-fiskeren omkom ved en af efterkrigstidens største danske søulykker på vej til Aalborg fra København: Damperen 'Kjøbenhavn' forliste 11. juni 1948 kl. 03.50. Den løb på en mine fra krigens tid i Aalborg Bugt og sank på 10 minutter. Det gik så hurtigt, at kun to af redningsbådene kom i brug. Der var 350 om bord. En kombination af sommervandtemperaturer og tililende fartøjer reddede 302.

Anton Jensen blev fundet drivende med redningsbælte på. Hovedet var forslået. Han var fuldt påklædt, hvilket tydede på, at han ikke havde kun-

Anton Jensen var det nærmeste, man i Hanstholm kunne komme en 'sognekonge' gennem flere årtier.



Anton Jensen hjemme i stuen, hvor han drøfter dagens nyheder med Marie. Det var også her, sognerådet holdt sine møder.

Anton Jensens begravelse i juni 1948 blev holdt uden for kirken på grund af den store deltagelse af omkring 500 mennesker.

net få køjeplads, men rejste som dækspassager. Han var rejst til København med Aalborg-damperen umiddelbart efter et amtsrådsmøde i Thisted. I hovedstaden havde han været til forhandlinger om sygehusene – han var også medlem af bestyrelsen for sygehuset i Thisted – og senere gjaldt det et møde i fiskeriministeriet. Han var jo formand for fiskeriforeningerne i Thisted Amt. I mødet deltog også sekretæren, fiskeeksportør P. Munk Madsen fra Klitmøller. Han rejste tilbage med rutebåden til Århus og fortalte efter hjemkomsten, at han og Anton Jensen efter mødet hos fiskeriministeriet fulgtes ad til Missionshotellet i Løngangsstræde, hvor Anton Jensen havde boet under opholdet i hovedstaden. Han fortalte, at han ville tage hjem med Aalborg-

Bageren, historien og redaktøren

Thisted Social-Demokrat havde til huse i Vestergade, hvorfra redaktøren, Clemmen Brunsgaard (1892-1973), kommenterede døgnets begivenheder i Thy. I foråret 1933 var det valgene til sognerådene, der optog ham. Hans kommentarer er i dag en kilde til forståelse af Thy i en tid med krise og forandringer. Men det var ikke kun det dagsaktuelle, der fyldte hans skribenttilværelse. Han kendte som ingen anden sin egn, havde blik for de historiske linjer bagud og blev en af pionererne på det lokalhistoriske område. I mange år stod han for indsamlingen af billeder fra 'gamle dage', der blev grundstammen i det senere lokalhistoriske arkiv – som han naturligvis var med i fra begyndelsen.

Han var født i Beersted, og da han var færdig med skolen i Skjoldborg, kom han i lære hos bageren i Sundby. Som 20-årig gik han 'på valsen' i Tyskland. Efter militærtjenesten under Første Verdenskrig fortsatte han som bager i Thisted, hvor han engagerede sig i Socialdemokratiet. Han blev ansat på Thisted Social-Demokrat og var fra 1924 til 1954 bladets redaktør. Han vedblev at skrive i avisen frem til 1960.

Clemmen Brunsgaard var med i udgivelsen af den første udgave af bogværket 'Landet mod Nordvest' og 'Thylandssangbogen'. En årrække udgav han 'Jul i Thy'. Han var også kendt som en stor fortæller – på jysk . 'Bette Pæ Kræsten' kaldte han sig, når han skrev om stort og småt i en månedlig klumme i Thyboforeningens blad – naturligvis på thybomål.

båden. Han havde ganske vist ikke en kahytsplads, men hvis det ikke lykkedes ham at få en køje, ville han klare sig med en dæksplads.

På grund af minefaren i de danske farvande havde Anton Jensen hidtil rejst til København med tog, men nu havde han for første gang efter krigen benyttet rutebåden. "Nu skulle skæbnen indhente ham, der forhen som fisker havde tilbragt mange farefulde timer på havet og ved denne tid var holdt op med at fiske", som pastor Mehr senere udtrykte det.

Lidt mere jordnært kom det fra Chr. Harbo, formand for Hanstholm Fiskeriforening, ved begravelsen: "Han var Hanstholm en god mand. Vi gik aldrig forkert, når vi kom til ham og bad om råd". Og præcist kom det fra Anton Jensens broder, strandfoged Erik Jensen, Vorupør: "Anton havde med meget at gøre, men han var aldrig ude efter noget til sig selv. Derimod sparede han aldrig sig selv, når det gjaldt om at hjælpe andre." Måske var det i virkeligheden, hvad amtmanden mente, når han karakteriserede Anton Jensen som 'en ægte søn af vestkysten'. For selv om det først er i 1917, man støder på hans navn i sognerådsprotokollen, fremgår det af erindringer fra Hansted, at han har været på færde og sat sine spor på holmen helt fra begyndelsen af 1900-tallet. Han var sognerådsformand i 25 år og med til at lægge den omstridte bevillingsansøgning fra den lokale kro – og samlingsstedet for dem der fandt den mere attraktiv end missionshuset – ud til en vejledende afstemning i marts 1933. Det blev til et nyt kapitel i føljetonen om afholdsfolkene i Thy og 'de andre', der mente, at et glas eller to aldrig kunne skade.

Arbejdsmænd i fagforening

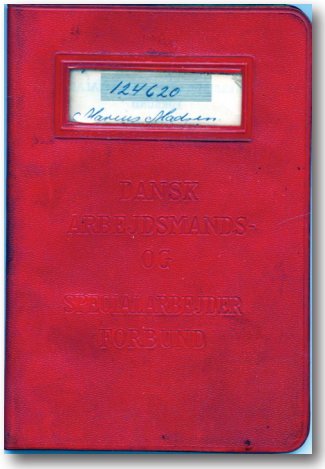
I 1922 oprettede arbejdsmændene i Hanstholm en klub under Arbejdsmændenes Fagforening for Thisted og Omegn. I anledning af det påbegyndte havneanlæg, ikke mindst den store indsamling af ral, var der udsigt til beskæftigelse. Det var ellers vanskeligt at organisere arbejdsmændene i landsognene. De boede spredt og var ofte tæt forbundet med deres arbejdsgivere på de større gårde. Efterhånden som landarbejderne blev opmærksomme på fagforeningens særlige fordele i form af overenskomster med faste tariffer og ikke mindst medlemskabet af arbejdsløshedskassen, voksede der små klubber frem som den i Hanstholm.

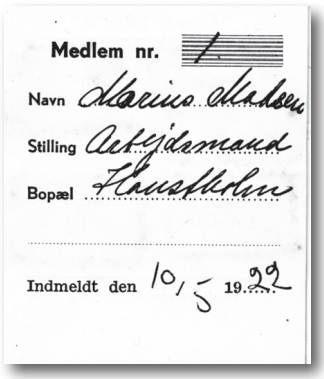
Klubben havde i de første år omkring 15 medlemmer. Det særlige ved udviklingen i Hanstholm var, at den lille klub voksede støt og allerede i 1926 med 50 medlemmer var i stand til at danne en selvstændig fagforening, der dermed blev den første arbejdsmandsfagforening uden for Thisted. Ikke mindst tilrejsende arbejdsmænd fra Aggersund-egnen var med til at udvikle den lille klub til en selvstændig fagforening. Den første formand - og en drivende kraft gennem en lang årrække - blev arbejdsmand Marius Madsen, der var vokset op i det nærliggende Hillerslev og flyttet til Hanstholm i 1920. Parallelt med fagforeningen blev en socialdemokratisk partiforening dannet, og i 1929 var der tilstrækkeligt med stemmer til, at Marius Madsen kunne vælges til sognerådet.

I forbindelse med fagforeningens 50 års jubilæum i 1976 erindrede Marius Madsen fagforeningens virke i de første år. Der var ikke mange såkaldte sager på havnearbejdspladsen. Hanstholm og Hirtshals havne var så specielle arbejdspladser, at de ikke indgik i de normale overenskomster. Der blev oprettet

Tid til den medbragte mellemmad. Marius Madsen i midten i sit sjak af arbejdsmænd.

Marius Madsens fagforeningsbog og partibog har været grundpillerne under hans omfattende virksomhed. De er sammen med meget andet bevaret i et velordnet efterladt arkiv.





en speciel overenskomst mellem arbejdsmandsforbundet og entreprenørforbundet. Her gjaldt det så om at få tilført overenskomsterne forbedringer ved hver ny aftaleperiode. Og det gav den lokale fagforening en usædvanlig mulighed for at påvirke resultatet direkte. Marius Madsen huskede et år, hvor det lykkedes at få gennemført 14 af de opstillede 17 krav.

Den nye socialistiske fagforening blev mødt med skepsis og en del modvilje på holmen. Kristeligt dansk Fællesforbund forsøgte sig med et modspil, men havde kun held til at få et enkelt medlem, "og han kom snart over til os", fastslog Marius Madsen. Ved sognerådsvalget i 1933 kunne Socialdemokratiet mønstre 115 af de i alt 567 afgivne stemmer.

Afholdsbevægelsen og kroen

I 1920erne og 1930erne stod afholdsbevægelsen fortsat stærkt i Thy og havde i flere tilfælde i kraft af indflydelse og påvirkning held til at forhindre, at restaurationer, kroer og hoteller fik spiritusbevilling eller fornyet en bevilling, de såkaldte næringsbevillinger. Det havde konsekvenser for flere badehoteller og pensionater, der skød op langs vestkysten netop i denne periode. Det var svært at tiltrække ferierende udefra, når man var afskåret fra at servere øl eller spiritus – som man kan læse om badehotellet i Vorupør. Flere måtte dreje nøglen om – ofte efter at have investeret i ombygninger og udvidelser, så badehotellerne kunne leve op til de krav, den moderne turist stillede. Det var blandt andre gæster fra hovedstaden, man var ude efter. Der blev annonceret i de store morgenaviser og i en landsdækkende guide med ferietilbud, der blev udsendt hvert år og var meget læst.

Afholdsbevægelsen havde tilbage fra århundredskiftet ved hjælp af underskriftsindsamlinger arbejdet mod de lokale sognerådstildeling eller fornyelse af kroernes bevillinger. Og der blev agiteret for at få de enkelte kommuner tørlagt. Egentlige kommunale afstemninger blev mulige med beværterloven fra 1912. Efter revisionen i 1924 og frem til 1938 blev et betydeligt antal især jyske sogne lukket for udskænkning og handel med spiritus. Det gamle Thi-

sted Amt var hårdt ramt – som tørstige modstandere ville udtrykke det. Afholdsfolkene sagde det mere kontant på en anden måde.

I marts 1933 havde afholdsfolkene kastet sig over kroen i Hanstholm, der var ejet af Chr. Edvardsen. Familien havde drevet den gennem generationer. Den fungerede også som hotel med værelser over krostuen, hvor forfatteren Jacob Paludan havde indlogeret sig i 1924. Den var netop blevet moderniseret med centralvarme, køleanlæg og vandværk og fremstod i øvrigt så vedligeholdt, som en gammel bygning overhovedet kunne være – som det blev fremhævet af en række lokale beboere, der var gået i brechen for Chr. Edvardsen og bevillingen før en bebudet orienterende afstemning i forbindelse med det forestående valg til sognerådet. Det var i sidste ende et overbevillingsnævn, der skulle træffe afgørelsen, men hvis det blev den massive nedstemning, som afholdsbevægelsens folk meget bastant lagde op til, var det noget, denne sidste instans også måtte tage hensyn til. Det så man andre steder. Så vidt de nævnte beboere var orienteret, havde myndighederne "ikke på nogen måde haft noget at bemærke til kroens drift i de sidste år." Det var efter deres opfattelse udelukkende afholdsfolkenes overordnede dagsorden – politik om man ville – der skulle presses ned over den lille kro ved det store hav. Det var ikke konkrete lokale forhold, der var baggrunden for et ønske om at fjerne spiritussen fra krostuen. Sådan så afholdsfolkene selvsagt ikke på det. De indkaldte i stedet til, hvad de kaldte et forhandlingsmøde med to talere og mulighed for at blande sig i debatten:

Stort offentligt Forhandlingsmøde paa Hansted Kro
onsdag den 8. Kl. 7 ½. Larsen-Ledet indleder om Spiritusbevilling til Hotellet.
Blaa Kors og Centralforeningen for Thy.

Annoncen var en-spaltet og gjorde ikke meget væsen af sig i de lokale aviser lørdag 4. marts. Men det blev der gjort på mødet, der blev holdt på åstedet, Hanstholm Kro, hvor den store sal var fyldt til sidste plads. Hvis man ikke vidste bedre og så det udefra, kunne man ligefrem tro, at det var Hanstholmdilettanterne, der havde trukket så mange folk af huse. Kroværten blev behørigt takket, fordi han havde stillet krosalen til rådighed. Aftenens hovedtaler, Lars Larsen-Ledet, var ikke en hvem som helst. Han var - også fysisk – den store skikkelse i den danske afholdsbevægelse. 52-årige Larsen-Ledet var journalist, forfatter og ikke mindst afholdsagitator og forrest i "kampen mod drikkedjævlen." Fra 1906 redaktør af afholdsbevægelsens avis 'Afholdsdagbladet'. Denne aften i Thy erklærede han, at det ikke var af fjendskab over for nogen, når afholdsfolkene og andre ædruelighedsvenner enedes om at stemme kroen ned: "Men det er, fordi vi ser, at spiritussen ikke gør nytte, men kun skade og fortræd. Hvor megen ulykke alkoholen forårsager lader sig på visse punkter afgøre. 3.000 mennesker årligt går i en alt for tidlig grav på grund af overdreven nydelse af stærke drikke ."

Missionær Laurits Søe talte af egen erfaring, da han bad om ordet: "Jeg blev som ung ofte båret døddrukken ud af kroen. Når jeg råder til at stemme spiritussen ned, er det ikke kromanden men spiritussen, jeg vil til livs. Der er mange, der har måttet se i deres hjem, at far kom beruset hjem og havde drukket de surt fortjente penge op. Jeg kæmper mod spiritussen, fordi jeg har fem sønner, og dem ville jeg gerne værne mod dens ulykker."

Hanstholm Kro.

Det aarlige Gammelmandsbal afholdes den 18. ds. Liste ligger til Paategning.

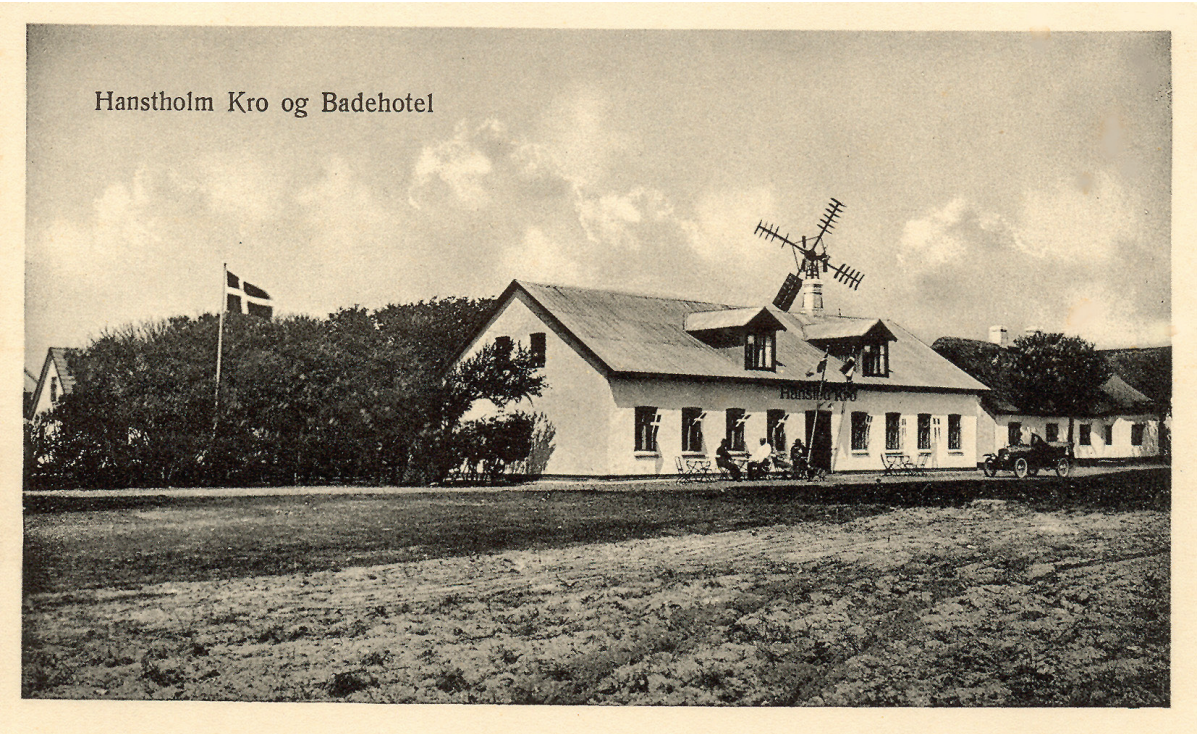
16. marts 1933. Annonce i Thisted Amts Tidende.

Citaterne er fra Thisted Amts Tidende, der havde sendt en reporter til Hanstholm, som havde næsten en halv avisside at brede sig på, da han vendte tilbage til redaktionen i Thisted. Det var en sag, der optog læserne – i hvert fald i denne avis.

Thisted Social-Demokrat tog det mere afslappet og tilbagelænet. Redaktør Clemmen Brunsgaard nøjedes med at notere, at afholdsfolkene havde holdt et debatmøde med Lars Larsen-Ledet på den ene side og direktør Ludwigsen fra Den personlige Friheds Værn på den anden. Denne organisation var afholdsbevægelsens største modstander og havde gennem velfinansierede kampagner held til at kaste grus i afholdsbevægelsens ellers velsmurte maskineri. Men nogen kamp til stregen blev det dog aldrig. Heller ikke i Hanstholm.

"Der var en stor forsamling, og det blev naturligvis et livligt møde", skrev Clemmen Brunsgaard. "De to talere er jo ingenlunde kedelige, og de har nu gennem så mange år turet sammen, at de er arbejdet sammen som veltrænede skuespillere. De tog en drabelig tørn med hinanden, uden at der dog fremkom andet af interesse, end hvad der hundrede gange tidligere er sagt om det samme spørgsmål."

Dagen før afstemningen om Hanstholm Kro meldte en kendt thybo sig på banen som talsmand for en række beboere og med synspunkter, der kun havde været fremme i bisætninger på afholdsforeningernes forhandlingsmøde på kroen og ikke var blevet tillagt større værdi. I et læserbrev i lokalpressen hævede den 43-årige forfatter Bertel Budtz Müller, at det ville være til skade for hele Hanstholms udvikling, hvis kroen blev nedlagt: "Er havnen først færdig, vil det jo alligevel være umuligt for selv det stærkeste flertal for kronedlæggelse at holde hoteller, caféer og restauranter ude."



Idyllisk ser der ud omkring kroen i Hanstholm. Men den var også kampplads for og imod afholdssagen i begyndelsen af 1930erne.

Budtz Müller og de beboere i Hanstholm, han var talsmand for, mente, at det danske samfund, der byggede havnen, ikke kunne tillade et snævert sogneflertal at lægge sig hindrende i vejen for en udvikling, det ofrer millioner på:

"Navnlig når dette eventuelle flertal dels er drevet frem og opfanatiseret ved diskussionsfrie møder i missionshuset og hjemmene efterfulgt af en vækkelsesuge lige før afstemningen. Dels er flertallet, hvis der bliver et flertal, af den ejendommelige beskaffenhed, at det bliver folk, der ikke har den fjerneste interesse af havnen, der er medbestemmende."

Afstemningsområdet bestod af kommunens tre sogne: Hansted, Ræhr og Vigsø, og de to sidste burde ifølge Budtz Müller & co. ikke have indflydelse på denne sag, der kun vedrørte den første: "Man kunne med ligeså god ret afæske vor mening om hotellerne i Thisted eller spørge Skelskør-borgere, om Hanstholm Kro skal have bevilling eller ej."

Men selvfølgelig kunne kroen undværes. Missionsfolkene og afholdsfolkene satte aldrig deres ben i den, og alle kunne - "som hævd er her i Vestjylland" – klare sig med hjemmedrikkeri og smugkroerne. Budtz Müller var i det sarkastiske hjørne – også som læserbrevsskribent: "Spritten flyder stadig, og en åben strøm gennem kroens offentlighed bliver blot til stinkende kloaker."

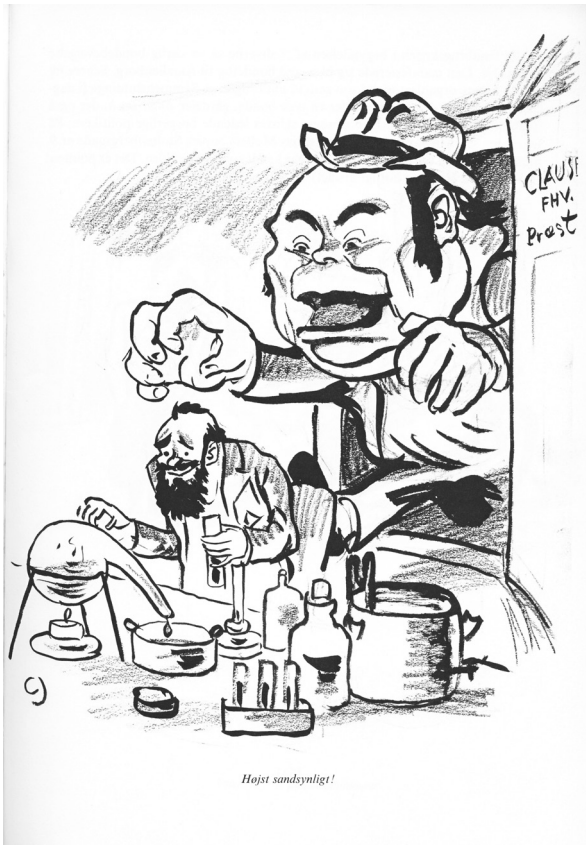
Men endnu var afholdsfolkenes tommelfingre ikke vendt nedad for kroen. Men hvis det skete, ville det ifølge Budtz Müller & co. give bagslag for den fremtid, der fulgte med havnebyggeriet og den turiststrøm, hvorfra Hanstholm kunne trække stor fortjeneste i de kommende år. De påstod, at der i det afgående sogneråd havde været et flertal for bevillingen til kroen, men det havde under afholdsdiktat forceret afstemningen igennem.

Så fulgte afstemningen. Og bagefter fulgte svar på tiltale fra afholdsfolkene til Bertel Budtz Müller. De kendte manden på skriften og de mange historier, der gik på egnen om livet i 'Det gule Hus' derude i klitterne.

Centralafholdsforeningen for Thy havde et presseudvalg, og det bestod af sognerådsformand P. Leegaard, skrædder Thomsen, Sjørring og lærer Larsen, Hørdum. De satte sig straks efter kroafstemningen ned og forfattede en udtalelse, der blev sendt til de tre lokale aviser, Thisted Amts Tidende, Thisted Social-Demokrat og Thisted Amtsavis. De tre afholdsrepræsentanter gjorde sig umage med formuleringen, for det var jo også eftertiden, den lokale historie, det drejede sig om:

"På tusinder af ædruelighedsinteresserede thyboers vegne vil vi gerne bringe befolkningen i Ræhr-Hansted-Vigsø vor bedste tak. I har med stolthed hævdet traditionerne i Thy: Rent land for rusdrik. Thi hver eneste gang, der har været en afstemning eller anden lejlighed for befolkningen i Thyland til at melde sig for eller imod spiritus, har den hver gang med mægtigt flertal hævdet sit rene standpunkt. Der har - det viser denne afstemning - ikke været nogen tvivl og valenhed hos

Larsen-Ledet var kort før begivenhederne i Hanstholm blevet udnævnt til statsansat ædruelighedskonsulent. (Carl Jensen i Politiken).



Resutaltet

I går foretoges i Rær-Hansted-Vigsø sammen med sognerådsvalget en prøveafstemning ang. bevillingsspørgsmålet til Hansted Kro.

Hr. Edvardsen søger for tiden overbevillingsnævnet om bevilling, og afstemningen var af sognerådet foranlediget til eventuel vejledning for overbevillingsnævnet. Nogen direkte betydning har den ikke.

Resultatet blev, at der blev afgivet 124 stemmer for bevillingen og 422 imod. 23 stemmesedler var blanke.

Stemmerne fordelte sig således: Hansted 77 ja og 149 nej, Rær 36 ja og 200 nej. Vigsø 11 ja og 73 nej.

Thisted Social-Demokrat 11. marts 1933.

den jævne mand og kvinde i Thy angående dette spørgsmål. De indtager ikke et valent neutralt standpunkt og mener ej heller, at de fine herrer i København har bedre forstand på, hvad der tjener thyboernes interesse end de selv. Og det er vort sikre håb, at myndighederne af enhver art her i Thy må få øjnene opladt herfor og handle i overensstemmelse hermed, da de dog er valgt eller ansat for at varetage denne befolknings interesser.

Tak for jer dåd, fribårne vestjyske fiskere og bønder. I har set gennem vrøvlet, at handel og næringsliv i jeres kommune ikke tjenes bedst ved kroer, at de, der skal bygge havnen, det være sig høj eller lav, bygger den bedst med klar hjerne, at ingen fornuftig turist undlader at besøge Hansted, fordi han ikke kan få spiritus – skulle enkelte forhutlede, halvfordrukne individer vende Hansted ryggen ved det, har byen kun vundet derved. Med tak for optagelsen!"

Den revolutionære

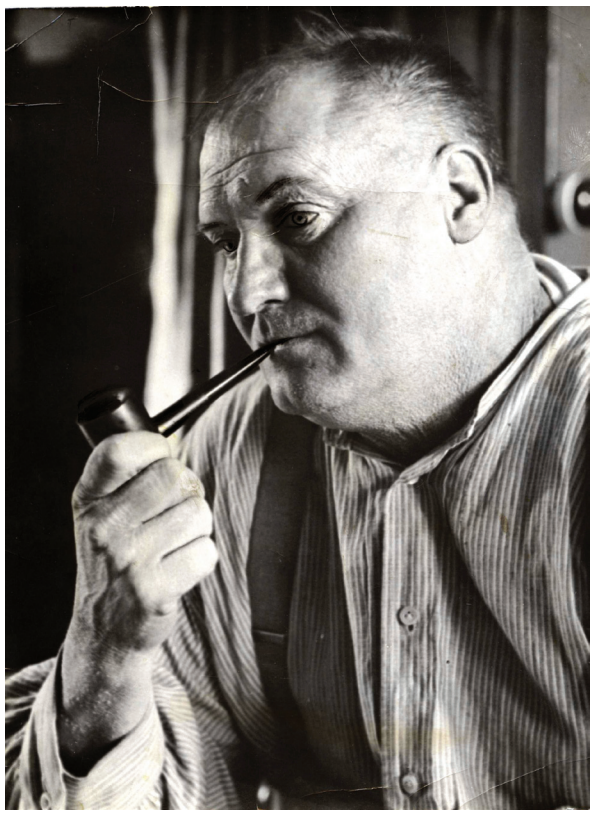
Bertel Budtz Müller havde i flere år deltaget i avispolemikker med afholdsbevægelsen i Thy, det fortsatte efter afstemningen i Hanstholm og nåede en foreløbig kulmination i 1937 med bogen 'Brændevinshøjen'.

Bertel Budtz Müllers hovedfjende var Centralafholdsforeningens Presseudvalg, som karakteriserede sine modstandere som "forhutlede, halvfordrukne individer." Det var de udtryk, han selv havde fået kastet i hovedet efter Hanstholm-afstemningen.

Budtz Müller (1890-1946) var født i Viborg, men voksede op i Thisted og havde et førstehåndskendskab til Hanstholm, der var ramme om barndommens sommerferier. Hans far, Hans Chr. Müller, var stadsdyrlæge i Thisted, og moren, Mette Mathilde Müller, var medstifter af Dansk Kvindesamfunds Thisted-kreds og den konservative kvindeforening. Et borgerligt hjem med samfundsengagement. Han studerede ved Landbohøjskolen og var beskæftiget ved forstvæsenet til 1913. Derefter gik han ind i hæren og var officer ved sikringsstyrken, da det i 1918 fik en brat ende: Han blev smidt ud af vagten på grund af 'revolutionære tilbøjeligheder'. Efter oktoberrevolutionen i Rusland i 1917 og oprøret i de tyske byer i 1918 frygtede man i Danmark et 'bolsjevikoprør'. Den unge Budtz Müller havde engageret sig på den yderste venstrefløj, hvor såkaldte 'syndikalister' kæmpede med politiet i gaderne. Thyboen var med i forreste række og en af dem, hvis mindste bevægelse blev fulgt af det daværende statspoliti. Han fulgte til gengæld efter det nyoprettede kommunistiske parti og opstillede for dem til Folketinget i 1924. Partiet fik ingen valgt. Han brød senere med partiet og koncentrerede sig om det kooperative Arbejdernes Teater, som udfoldede sig i primitive lokaler i en københavnsk baggård. Et eksperimenterende teater med både amatører og professionelle. Budtz Müller skrev flere af de stykker, der blev opført, ligesom han udgav teoretiske skrifter om teater. Det var et forsøg på gennem en ny form for teater at vise, at tiden efter verdenskrigen også på teaterfronten var blevet en anden. Samtidig redigerede han mere eller mindre revolutionære tidsskrifter, var forlægger for andre forfattere og skrev artikler til aviser og ugeblade. Og havde taget fat på de 'Thybohistorier', som han er mest kendt for i dag. Da de i 1940 skulle udsendes samlet, blev det til tre bind og fyldte ikke færre end 700 sider. Thy var med i næsten alt, hvad Budtz Müller skrev. Det gjaldt også flere af skuespillene.

Bertel Budtz Müller drev Arbejdernes Teater indtil 1928, og året efter rykkede

Frida og Bertel ind i 'Det gule Hus' i Hanstholm, der hurtigt fik et større dyrehold omkring huset. Frida var skuespiller og i flere år tilknyttet Det kongelige Teater, og hun fik sammen med Bertel stor betydning for de lokale dilettanter, som hun engagerede sig i, når hun var hjemme i Hanstholm. De store stuer i det luksuøst indrettede hus havde stadig mindelser om fordums leben og selskabelighed med blandt andre daværende kronprins Frederik. Nu var det ofte kunstnere og venner fra det tidligere revolutionære miljø i hovedstaden, der befolkede stuerne til langt forbi de små timer. Et lidt mere broget klientel end i skibsrederens dage, og stemningen måske også en anelse mere højrøstet med festmennesket Bertel Budtz Müller for bordenden. "Renæssancemenneske" var det ord, den senere museumsleder i Hanstholm, Hanne Mathiesen, skulle have fat i for at beskrive lejeren i Nørtorp Strandgård. Ligesom i skibsrederens dage var det et liv, der blev fulgt af den lokale befolkning. Strandgården var god for en historie eller to. Det var et liv, der stillede krav til den økonomiske formåen, når man ikke var skibsreder med mange skibe på havet. En dag i august 1932 måtte Budtz Müller sende en appel til Jørgen Fibiger, havnebyggeren. Han skulle gøre sin indflydelse gældende. Budtz Müller havde haft svært ved at overholde sine forpligtelser og var ikke altid i stand til at betale leje til tiden. Nu lød der truende toner fra det statslige administrationsudvalg. Fibiger skulle lægge et godt ord ind for ham i udvalget.



Bertel Budtz Müller mente, at en kro med spiritusbevilling var nødvendig i et moderne Hanstholm.

Thorvald Christensen var forhenværende tømrer og begyndte i 1932 at arbejde ved havnebyggeriet. Senere var han beskæftiget med reparationsarbejde på de mange huse, staten overtog. Det var mere afslappende, selv om der var meget at vedligeholde året rundt. Blandt de statsejede huse, han havde sin gang var i, var Nørtorp Strandgård. "Der var mange venlige og søde lejere, " erindrede den gamle tømrer til avisen, da han fyldte 80 år. "Det samme kan ikke siges om forfatteren Bertel Budtz Müller. Det vil sige: I grunden var han et godt menneske, men blev han opbragt over et eller andet, ja, så blev han helt tosset og brugte et forfærdeligt sprog. Og i pengesager var han i hvert fald ikke solid. Det var gerne mig, han sendte bud efter, hvis et eller andet ikke fungerede, som det skulle".

Frida og Bertel Budtz Müllers datter, Ingeborg, fortæller en anden historie om dét med pengene og om farens forhold til andre mennesker. Det var ikke altid let at tjene penge (nok) på skriverierne, trods flid og usædvanlig stor produktivitet, så Bertel blev fjerkræavler, for det kunne der sikkert tjenes penge på. Hver gang han så et mærkeligt navn i kataloget, bestilte han æg for at se, hvad det var for noget. Så området omkring Nørtorp Strandgård lignede mere en zoologisk have end et avlscenter. Der var indiske løbeænder, japanske silkehøns, hvide kalkuner … og meget andet. Datteren huskede, at moren et år havde engagement på Betty Nansen Teatret i København, så Bertel

skulle stå for julesalget af gæs. Og der var da heller ikke mange gæs tilbage, da hun få dage før jul kom hjem. Men der var ikke det store beløb i kassen: " Jaaa – der var jo nogle fattige hedebønder, de havde ikke rigtigt noget at spise til jul, sååå – der var gået et par gæs til dem!" Alt i orden, det var kun godt, men så resten? "Jooeh, de var blevet solgt til kromanden i Hanstholm". Fint – hvad fik du så for dem? "Jaa, ser du, der havde været nogle frokoster, og der havde været middag på Strandgården, hvor kromanden havde haft de våde varer med – sååå!"

Som datteren konstaterede: "Handel og penge var ikke fars stærke side!"

Hanstholm-dilettanterne

"Som annonceret rykker atter i vinter de flinke dilettantskuespillere fra Foredragsforeningen i Hanstholm ind på den sjove, lille scene på Hanstholm Kro. I år har de valgt en større opgave: et helaftensskuespil – rettere lystspil – af R. Vestergaard Hansen, der er en ren forsamlingshusenes Shakespeare, for ikke at sige Hostrup. I hans stykker veksler smil med tårer, de gode sejrer, og de onde lider nederlag, de rette får hinanden – ja, som regel sørger den forlovelsesmilde digter for, at mindst to-tre par kommer sammen. Ind er strøet let belæring af forskellig art, de unge bringer luftning over de stille sognes sure agre – kort sagt: her er alt, hvad et skuespiltørstigt landpublikum kan ønske sig. Og her er mere – de fleste af Hanstholm-dilettanterne er ganske overordentligt flinke, og for os byjyder er det en lyst at sidde og høre dem behandle de rene nordjyske dialekter i sang eller tale. Også thistedboerne vil kunne få en god aften ud af det her ude på holmen. Der spilles lørdag, søndag og mandag aftener med generalprøve fredag for holmens børn. Formålet er sygepleje og oplysningsarbejdet."

Sådan kunne 'en byjyde' i vinteren 1933 præsentere en flok teaterglade hanstholmere for Thisted Amts Tidendes læsere. Det var den vinter, hvor den dybe økonomiske krise kulminerede i det danske samfund med massearbejdsløshed, konkurser og tvangsauktioner. Der kunne være al mulig grund til at lade sig adsprede af en veloplagt dilettantforestilling.

Hanstholm-dilettanterne udsprang af Hansted Foredragsforening, der blev stiftet i 1923. Formålet med foreningen var – som det hedder i forhandlingsprotokollen – "at afholde belærende og humoristiske foredrag så mange gange i vinterhalvåret, som kontingentet tillader". Møderne foregik på Hanstholm Kro. Her blev der også arrangeret aftenunderholdning med dans. Om sommeren tog man på udflugt til bl.a. Bulbjerg, Aalborg eller Lodbjerg Fyr. I 1938 blev foreningen som nævnt til 'Hanstholm Håndværker- og Borgerforening'. Dens virkefelt blev udvidet til "at varetage medlemmernes interesser både erhvervsmæssigt, kommunalt og bymæssigt". Håndværkere og andre erhvervsdrivende havde fra starten spillet en væsentlig rolle i foreningen med malermester Sørensen som formand gennem en årrække. Ændringen kan vel opfattes som en afspejling af den udvikling, der var i gang på holmen: fiskerlejet Hansted var ved at blive til byen Hanstholm.

I 1932 anfører protokollen, at "foreningen skulle søge at opføre et dilettantstykke, hvis eventuelle overskud skulle gå til kulturelle og oplysende formål". Det blev til en frodig tradition, der endte med at gøre Hanstholm-dilettanterne kendte i det ganske land. Bertel Budtz Müller og fru Frida, der jo var konge-

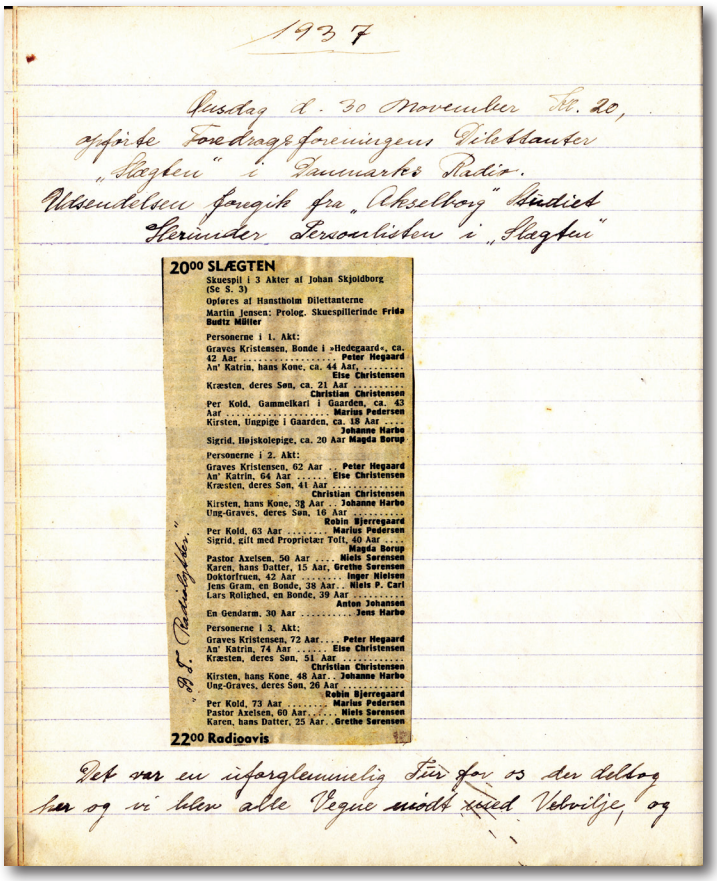
lig skuespillerinde, har spillet en aktiv rolle i den dramaturgiske proces.

Det første stykke 'Fallit' blev en succes på hjemmebanen Hanstholm Kro og blev derfor også opført på Klitmøller Kro. Det gav overskud, der bl.a. blev brugt til indkøb af en elektrisk varmepude til sygeplejeforeningen. I de følgende år fik også fodboldklubben tilskud fra dilettanterne.

Hanstholm-dilettanterne var blevet et godt lille ensemble, der hvert efterår gav sig i kast med en ny dramatisk udfordring. Det blev i efteråret 1933 Johan Skjoldborgs 'Slægten', som – udover Hanstholm – blev opført i Bedsted, Klitmøller, Skovsgaard, Sjørring og Østerild. I de følgende år blev der gennemført lignende turnéer. På programmet var bl.a. Martin Andersen Nexø: 'Folkene på Dangaarden', Jens Thise: 'Købstadssind og landsbytro' og 1930ernes 'hotte' teaternavn, Kaj Munk. I 1939 opførte dilettanterne 'Han sidder ved smeltediglen'.

Det helt store gennembrud fik Hanstholm-dilettanterne, da deres opførelse af Johan Skjoldborgs 'Slægten' onsdag 30. november kl. 20 i 1937 blev sendt ud i æteren til hele den danske befolkning fra Statsradiofoniens studie i Stærekassen ved Det Kongelige Teater i København. Aftalen med Statsradiofonien var kommet i stand i de foregående måneder i kraft af Frida og Bertel Budtz Müllers mange kontakter i det københavnske kulturliv. På det tidspunkt havde henved 80% af de danske husstande anskaffet sig en radiomodtager, og hørespil, som det hed, var blandt de allermest aflyttede udsendelser. Det var dermed et usædvanligt stort og sammensat publikum, dilettanterne fra Hanstholm stod overfor.

"Vi har jo taget konerne og kæresterne med, så får vi da en skovtur til København, og det hænder jo ikke hvert år for en thybo". Sådan lød det fra malermester Niels Sørensen, da han blev interviewet af en journalist fra Politiken dagen før udsendelsen gik i luften. Den nordvestjyske teatertrup havde haft en lang rejse. Først ind til stationen i Nors, så videre med tog til Aalborg og derfra med damperen til København. Landpost Nielsen og barber Christensen måtte passe deres arbejde om lørdagen, så de og deres koner kom senere



1937

Onsdag d. 30 November Kl. 20, opførte Foredragsforeningens Dilettanter „Slægten" i Danmarks Radio. Udsendelsen foregik fra „Akselborg" Studiet Herunder Personlisten i „Slægten"

20⁰⁰ SLÆGTEN

Skuespil i 3 Akter af Johan Skjoldborg (Se S. 3)

Opføres af Hanstholm Dilettanterne

Martin Jensen: Prolog. Skuespillerinde Frida Budtz Müller

Personerne i 1. Akt:

Graves Kristensen, Bonde i »Hedegaard«, ca. 42 Aar ..... Peter Hegaard
An' Katrin, hans Kone, ca. 44 Aar, ... Else Christensen
Kræsten, deres Søn, ca. 21 Aar ..... Christian Christensen
Per Kold, Gammelkarl i Gaarden, ca. 43 Aar ..... Marius Pedersen
Kirsten, Ungpige i Gaarden, ca. 18 Aar .... Johanne Harbo
Sigrid, Højskolepige, ca. 20 Aar Magda Borup

Personerne i 2. Akt:

Graves Kristensen, 62 Aar .. Peter Hegaard
An' Katrin, 64 Aar ..... Else Christensen
Kræsten, deres Søn, 41 Aar ..... Christian Christensen
Kirsten, hans Kone, 38 Aar .. Johanne Harbo
Ung-Graves, deres Søn, 16 Aar ..... Robin Bjerregaard
Per Kold, 63 Aar ..... Marius Pedersen
Sigrid, gift med Proprietær Toft, 40 Aar .... Magda Borup
Pastor Axelsen, 50 Aar .... Niels Sørensen
Karen, hans Datter, 15 Aar, Grethe Sørensen
Doktorfruen, 42 Aar ..... Inger Nielsen
Jens Gram, en Bonde, 38 Aar.. Niels P. Carl
Lars Rolighed, en Bonde, 39 Aar ..... Anton Johansen
En Gendarm, 30 Aar ..... Jens Harbo

Personerne i 3. Akt:

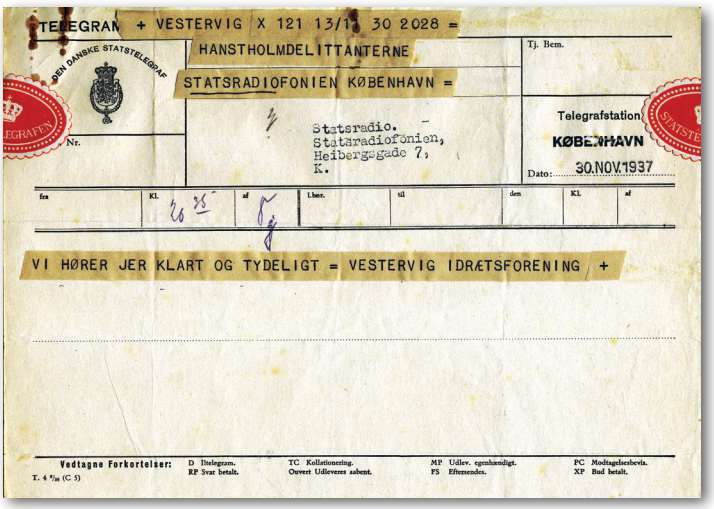
Graves Kristensen, 72 Aar.... Peter Hegaard
An' Katrin, 74 Aar ..... Else Christensen
Kræsten, deres Søn, 51 Aar ..... Christian Christensen
Kirsten, hans Kone, 48 Aar.. Johanne Harbo
Ung-Graves, deres Søn, 26 Aar ..... Robin Bjerregaard
Per Kold, 73 Aar ..... Marius Pedersen
Pastor Axelsen, 60 Aar..... Niels Sørensen
Karen, hans Datter, 25 Aar.. Grethe Sørensen

„B. T. Radiolyster."

22⁰⁰ Radioavis

Det var en uforglemmelig Tur for os der deltog har og vi blev alle Vegne mødt med Velvilje, og

Hanstholm-dilettanternes optræden i Statsradiofonien i 1937 var en mindeværdig begivenhed og har efterladt sig mange spor i Hansted Foredragsforenings arkiv.



TELEGRAM + VESTERVIG X 121 13/11 30 2028 =

DEN DANSKE STATSTELEGRAF

HANSTHOLMDELITTANTERNE

STATSRADIOFONIEN KØBENHAVN =

Tj. Bem.

Nr.

Statsradio.
Statsradiofonien,
Heibergsgade 7,
K.

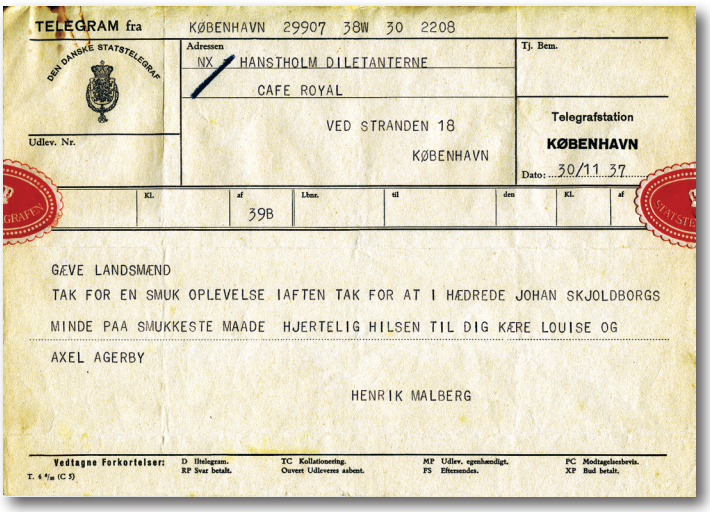
Telegrafstation
KØBENHAVN
Dato: 30.NOV.1937

fra | Kl. 20 35 | af | Lbnr. | til | den | Kl. | af

VI HØRER JER KLART OG TYDELIGT = VESTERVIG IDRÆTSFORENING +

Vedtagne Forkortelser: D Iltelegram. RP Svar betalt. TC Kollationering. Ouvert Udleveres aabent. MP Udlev. egenhændigt. FS Eftersendes. PC Modtagelsesbevis. XP Bud betalt.

T. 4 9/36 (C 5)


TELEGRAM fra KØBENHAVN 29907 38W 30 2208

DEN DANSKE STATSTELEGRAF

Adressen
NX HANSTHOLM DILETANTERNE
CAFE ROYAL
VED STRANDEN 18
KØBENHAVN

Tj. Bem.

Telegrafstation
KØBENHAVN
Dato: 30/11 37

Udlev. Nr.

Kl. af 39B Lbnr. til den Kl. af

GÆVE LANDSMÆND
TAK FOR EN SMUK OPLEVELSE IAFTEN TAK FOR AT I HÆDREDE JOHAN SKJOLDBORGS
MINDE PAA SMUKKESTE MAADE HJERTELIG HILSEN TIL DIG KÆRE LOUISE OG
AXEL AGERBY

HENRIK MALBERG

Vedtagne Forkortelser: D Iltelegram. RP Svar betalt. TC Kollationering. Ouvert Udleveres aabent. MP Udlev. egenhændigt. FS Eftersendes. PC Modtagelsesbevis. XP Bud betalt.

T. 4 ⁸/₁₀ (C 5)

Blandt telegrammerne var dette fra en af tidens store skuespillere, Henrik Malberg.

af sted. De rejste så hele vejen ned gemmem Jylland og over Lillebælt og Storebælt. Det var mørkt, da de nåede frem. Til gengæld kunne de så straks, da de trådte ud af Hovedbanegården, opleve én af den moderne storbys nye attraktioner: neonreklamerne!

Oven på den anstrengende rejse skulle der øves. Først hjemme hos Frida og Bertel Budtz Müller, der på det tidspunkt boede på Frederiksberg. Så var der mikrofonprøver i Statsradiofoniens gamle studie på Axelborg, og endelig kom den spændende og nervepirrende tirsdag aften, da der fra Stærekassen var åbne mikrofoner ud til de danske stuer.

Udsendelsen blev indledt med en prolog skrevet af Thy-forfatteren Martin Jensen. Den blev fremført af Frida Budtz Müller. Så fulgte de tre akter af 'Slægten'.

Udsendelsen blev en stor succes. Allerede, da truppen efter forestillingen slappede af med kaffe på Café Royal, hvor fru Louise Skjoldborg i øvrigt var hædersgæst, strømmede det ind med lykønskningstelegrammer.

Ifølge Berlingske Tidende spillede Hanstholm-dilettanterne med "en djærvhed og sundhed, så alle fejlene blev udjævnede". Nationaltidende skrev om "den dejlige duft af muld og ager, af saltvand langs de danske kyster, der tonede lytterne i møde fra disse ravjyske røster".

Thisted Amts Tidende kaldte det "en brillant udførelse" og erklærede, at "Hanstholm-folkene gjorde deres egn ære i radioen i aftes". I en lidt spids kommentar bemærkede avisen så også, at Politiken, der i forvejen havde reklameret stærkt for dilettanterne, ikke havde skrevet et ord om selve spillet: "Formentlig har bladets radiomedarbejder, den overkøbenhavnske arkitekt Poul Henningsen, ikke kunnet forstå et muk af thybomålet".

Vel hjemme igen kunne Marius Pedersen notere i foredragsforeningens protokol: "Det var en uforglemmelig tur for os, der deltog, og vi blev alle vegne mødt med velvilje og ligeledes fra radioledelsen med stor imødekommenhed. Der blev afholdt flere fester for os, og pressen skrev særdeles pænt om dilettanterne. En mængde breve og telegrammer blev også sendt os i anledning af radioudsendelsen, flere fra danske i udlandet. Det er strømmet ind med tilbud om engagement rundt om i landet. Mange steder må der siges nej, da det er uoverkommeligt for os".

Hanstholm-dilettanterne nåede at opføre den nu radio-berømte 'Slægten' i Thisted, Nykøbing, Hadsten og 10 forskellige byer i Thy. 17 tilbud måtte de afvise, da det var for langt væk.

Det blev den tyske værnemagts ankomst, der satte en stopper for det glade teaterliv. 2. påskedag 25. marts 1940 havde foreningen arrangeret en Finlandsaften. Her opførte dilettanterne uden vederlag Jens Thises 'Købstadssind og landsbytro'. Kroejer Edvardsen havde stillet lokale og varme gratis til rådighed. 100 mennesker mødte op. Forestillingen gav et overskud på 113 kr., der blev sendt til den finske vinterkrigs ofre.

Hanstholm-dilettanterne på kroen i Hanstholm, da de i 1933 havde premiere på Johan Skjoldborgs 'Slægten', der senere blev opført for alle Danmarks radiolyttere som hørespil.

Så var det slut. Som Marius Pedersen skriver på sidste side i protokollen: "Efter den tyske besættelse af Danmark er det blevet umuligt at drive foreningsliv i Hanstholm. De 'grønne' skåner intet og har lagt beslag på næsten alle af de lokaler, hvor vi ellers øvede os og holdt vore møder og sammenkomster. Ligeledes er det umuligt at få bilkørsel for dilettanterne, så alt er næsten ødelagt for foreningen. Vi må ønske og håbe, at det ikke varer så længe, inden Hitlers herredømme er forbi".

Skolelæreren

Mange historier små gør en stor historie. Det gælder også i Hansted, og en af de beretninger, der får en lang levetid, er fortællingen om skolelæreren og sognerådsformanden. Og det kommunale regnskab. Det sker i dé dage, at sognerådsformanden i Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune lige må en tur forbi lærer Hansen, når der er problemer med et regnskab, der ikke vil gå op. For dét klarer en skolelærer med regnefærdigheder i orden. Som så meget andet.

Det er i 1934, Hans Hansen gør sin entre på holmen. Med skolearbejdet som udgangspunkt kommer han til at kende alle i Hansted. Han er med i det spirende kulturliv, kommer også hurtigt til at kende egnens historie og bliver en aktiv deltager i det kirkelige arbejde, hvor den umiddelbare kontakt med skolen styrkes i menighedsrådet og som kirkesanger

Det er mere reglen end undtagelsen, at læreren er kirkesanger. Flere steder er det en del af stillingsopslaget, at der til embedet hører jobbet som kirkesanger. Hans Hansen er knyttet til den indremissionske side. I det kirkelige en-

Hans Hansen kom til Hanstholm som lærer i 1934 og virkede til 1972. På billedet nedenfor har børnene i 1939 fulgt traditionen og taget opstilling uden for skolen med drengene på den ene side og pigerne på den anden side af vejen.

gagement ligger kimen til, at læreren måske ikke er lige afholdt i sognet. Det oplevede man flere steder i Thy. Der er for og imod Indre Mission, og der kan være forskelsbehandling af børnene: Indre Missions-børnene - og de andres børn. Men der er sogne, hvor det ikke er missionen, der skiller, men antallet af tdr. sædekorn. Gårdmændenes og husmændenes børn bliver behandlet forskelligt.

Indre Mission bliver i Ræhr, Hansted og Vigsø drevet af skolelærere. Lærer Ahlmann Larsen gjorde i 1920´erne et stort arbejde for Indre Mission og for det kirkelige liv i Hansted. I kirkebøgerne kan man læse, at det ikke er sjældent, at det er læreren, som har hjemmedøbt et barn, når sygdom eller andre forhold gør sig gældende.

Lærerens magt er i 1930´erne nærmest uindskrænket. Hvad han siger og gør i forhold til børnene - det bliver bakket op af forældrene. Man lægger sig ikke sådan ud med læreren. En eftersidning eller lussing i skolen bliver doblet op derhjemme. Det er ikke usædvanligt.

Læreren er som embedsperson tæt på det politiske system - sognerådet. Ved de årlige skolesyn bliver den nærmeste fremtid diskuteret. Om skolestuen skal tapetseres, eller det kan vente endnu et år. Om hvordan det ser ud med såvel bygninger som inventar og lærebøger. Den årlige eksamen er et højdepunkt, frygtet af de fleste og en frydefuld dag for de bogligt stærke. Skolekommissionen sidder bagest i klassen og lytter til overhøringen.

En lærer er en lærer - altså en mand. En eventuel andenlærer er ofte en kvinde, måske endda kun med forskoleeksamen og dermed kun med ret til at undervise de yngste årgange. Desuden er en lærerbolig større end en lærerindebolig. I Ræhr er et lærerægtepar flyttet ind i en lærerbolig, da de bliver ansat, men da manden siger sit job op efter forholdsvis kort tid, må parret

I skolestuen var alt endnu ved det gamle i 1959. Foto: Jørgen Vestergaard.

flytte ind i en mindre lærerindebolig. Lærerne i Hanstholm bor i hver sin ende af den gamle skole på Akelejevænget. Lærer Hansen bor i vest-enden af bygningen - fru Christensen i østenden.

Hvis vi går et par sider tilbage i den danske skolehistorie, bliver det fortællingen om et sogns to førende personer: Præsten og læreren. Præsten rangerer højest. Præsten er bedre uddannet og fungerer som lærerens direkte overordnede. I kirken er læreren ansat som præstens nærmeste hjælper, der forestår kirkesangen, orgelspillet, klokkeringningen - og visse steder også rengøringen af kirken. Samtidig er præsten født formand for den lokale skolekommission, der har det nærmeste tilsyn med lærerens virksomhed i skolen og skal kontrollere, at undervisningen foregår på en sober og gudfrygtig måde.

Gennem mange år er der ofte kraftig kritik af kirkens rolle som skolens vogter. Tilsynet bør overgå til verdslige myndigheder - foreslås det - men det bliver først en realitet med en tilsynslov, hvor den gejstlige tilsynsmyndighed erstattes af amtsskolekonsulentembedet. Det er i 1933. Året før Hans Hansen kommer til Hansted.

Bolden der blev borte i blæsten

Det forblæste liv på Hanstholmen kan være en barsk affære. For fodboldspillerne en med- og modspiller, der heller ikke er at spøge med. Ofte må der trækkes lod om, hvem der skal spille i medvind i første halvleg.

En søndag i august 1936 var Hurup på besøg og skulle spille med vinden først. Blæsten var stærk, og Hurup scorede uden større besvær fire mål. Hanstholm havde noget at tage fat på efter pausen, men var ved godt mod, for nu var det jo dem, der havde vinden i ryggen. Og det gik da også efter den store fodboldbog. I løbet af kort tid inde i anden halvleg scorede holmboerne tre mål. Så skete der noget, og det var ikke efter nogen fodboldbog. De var godt på vej til at udligne, da bolden – ti minutter før kampens slutning – blev borte. Borte med den stride blæst og ikke til at finde igen i klitterne omkring

Valdemar Knudsen, der bragte fodboldspillet til holmen: "Af sognefoged Peter Nielsen lejede vi det første stykke jord. Vi hjalp hinanden med at planere marken. Vognmand Søgaards sønner kom med heste, plov og harve. Nogle tømrere hamrede to mål sammen. Vi havde intet klubhus, men min far gav os lov til at klæde om på kroen ..."

fodboldbanen. Og da man ikke havde andre bolde til rådighed denne dag i klubben end denne ene, måtte resten af kampen opgives. Hurup kunne rejse hjem som kampens sejrherre. Det blev en af de kampe, der kunne snakkes længe om, og man gør det såmænd fortsat, når sportens historie skal fortælles.

Allerede i 1915 kom den første fodbold til Hansted. Den blev anskaffet af Anders Knudsens tre sønner, Valdemar, Arthur og Kristian. Familien var lige flyttet til byen og havde lejet kroen, så her stod fiskerne lænet op ad muren og betragtede drengene, der spillede på marken ved kroen. De voksne havde kun hån til overs for sparkeriet. Sikke noget narreværk!

Efterhånden blev nysgerrigheden for stor, og det er nok begyndt med en vildfaren bold, som har fået en ordentlig tåhyler. Men bolden var for alvor givet op i Hansted.

Drengene fra kroen voksede til, og efterhånden blev der spillere nok til et hold, så man kunne oprette Hanstholm Boldklub. Det var i 1920. Den næste halve snes år ved man ikke noget om aktiviteterne, da der ikke blev ført protokol. I 30erne havde klubben to gode seniorhold, og i 1934 oprettedes et drengehold. I 1937 var holdet i finalen i Thisted Amts Boldspil Unions cupturnering, men tabte 2-5 til Agger. Begge Hanstholms mål blev scoret af Helge Olsen, senere bagermester i Hanstholm. Et højdepunkt nåede man i 1939, da klubben vandt amtsmesterskabet i mesterrækken.

Livet var nøjsomt i Hansted, og det satte sit præg på Hanstholm Boldklubs første år. Man spillede i træsko eller bare fødder og smøgede ærmer og de lange bukseben op. En rød undertrøje var klubbens første spillerdragt. Spillerne farvede den selv. Spillet foregik på en bane uden klubhus. Omklædningen på græsset uden for banen.

I Hanstholm er man kendt for at være selvhjulpne folk. Der er kun ti spillere på holdet, fordi den elvte skulle tage billedet …

De barske vilkår på vestkysten afspejles på anden vis i klubbens historie. I juli 1937 skænker man 15 kr. til de efterladte efter en ulykke på havet. Året forinden havde man imidlertid afslået en ansøgning fra en fisker. Klubben rådede over et stykke jord - foræret af staten - som lå ubenyttet hen. For at få lidt mere mad på bordet ønskede fiskeren at sætte kartofler. Boldlubben mente imidlertid, at den ikke kunne forsvare det over for staten, der havde skænket arealet til boldspil - og ikke til kartofler.

Det er stort og småt, man kan læse sig til i en forhandlingsprotokol. Det er alt sammen med til at tegne et billede af det omgivende samfund. Således måtte man på generalforsamlingen i 1937 drøfte rygter, der angiveligt var til skade for klubbens gode navn og virke. Det forlød i byen, at spillerne var nogle 'drukkenbolte'. For at imødegå disse rygtesmederier blev det vedtaget, at "såfremt en spiller har drukket for meget spiritus en dag, hvor der skal spilles kamp, skal man give vedkommende en meget stærk irettesættelse, og eventuelt straffe vedkommende ved eksklusion af klubben."

Næste punkt på dagsordenen var i øvrigt et forslag om en udflugt til Løkken. Ifølge protokollen var Løkken det eneste sted, hvor der var "smukke piger og øller". Det var værd at køre efter. Det blev ikke nogen uproblematisk udflugt. De unge fodboldspillere skulle have en kasse øl med på turen, og det var formandens opgave at forsyne de unge med øl, så indtagelsen var under behørig kontrol. Men da kassen kom frem til afgangen mod Løkken, viste det sig, at den kun var halvt fyldt. Hvad var nu det for noget? Kassen gik retur til formanden, der ikke havde haft held til at begrænse mængden af øl på turen. Forhandlingsprotokollen melder intet om, hvad de unge derefter foretog sig. Men et gæt kan jo være, at de nok har fundet en anden leverandør undervejs.

I begyndelsen af 40erne blev Hanstholm Boldklub til Hanstholm Idrætsforening. Det skulle vise sig at være forudseende. Allerede tidligt fik man gymnastik og håndbold på programmet og senere badminton, bordtennis, tennis og volleyball.

Da Hansteds befolkning blev evakueret under Anden Verdenskrig, gav det også idrætsforeningen store problemer. Mange beboere fik ophold i barakker i Ræhr, så nogle af spillerne har trænet på 'rivalernes' bane. Men nogen egentlig forening var det svært at drive, og helt symbolsk blev der heller ikke skrevet i forhandlingsprotokollen i næsten syv år.

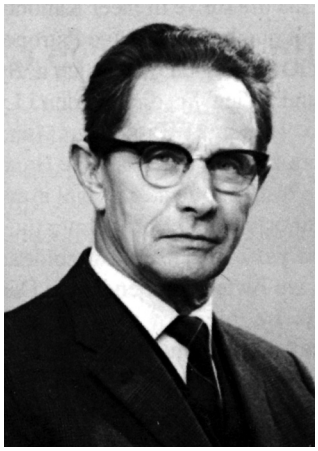
I begyndelsen af 1948 blev der igen holdt generalforsamling, og H. P. Hammer blev valgt som ny formand. Allerede i juni drøftede man en sammenlægning med Ræhr. Det blev dog først en realitet i efteråret 1964. Men det er en helt anden historie.

Mehr, Jens Degn og lille Ove

Det sete afhænger af øjnene, der ser. Hanstholm i årtierne mellem de to verdenskrige var et samfund i vækst og forandring. Oplevelsen af den sammensatte virkelighed vil helt afhænge af betragterens baggrund og synsfelt. Tre mennesker, helt forskellige i alder og social position, har i skrift fastholdt deres særlige opfattelse af liv og mennesker på holmen i 1930erne.

Den 46-årige pastor Ludwig Mehr blev i 1935 ansat i præsteembedet for Ræhr-Hansted-Vigsø sogne. Han havde en ikke helt almindelig baggrund for sit virke. Som ganske ung var han, efter at have aftjent sin værnepligt som hu-

Ludwig Mehr blev ansat i præsteembedet i Hansted-Rær-Vigsø sogne i 1935 og virkede til 1956.



Jens Nicolaj Christensen, til daglig kaldt 'Jens Degn', blev gift med en Hansted-pige, Jenny Boisen, i 1928 og blev ansat ved havnebyggeriet. Han efterlod sig et omfattende manuskript om livet i Hanstholm gennem flere generationer. I dag en værdifuld kilde til historien om holmen.

sar, udvandret til USA. Han blev amerikansk statsborger, netop da USA trådte ind i verdenskrigen. Derved blev han fanget af en ny værnepligt og blev sendt til vestfronten som amerikansk soldat. Derefter studerede han ved den danske præsteskole i Iowa. Så havde han forskellige præsteembeder i Iowa og i Canada, indtil han i 1933 vendte hjem til Danmark. Mehr var sjællænder og hans kone fra Ærø. Det var en helt fremmed egn af Danmark, de med deres tre sønner nu skulle virke i. En af sønnerne, John Mehr, har senere erindret, at her talte folk et sprog, der var næsten lige så vanskeligt at forstå, som engelsk var for hans mor, da hun kom til Amerika.

Mehr blev en vellidt og meget aktiv præst i Hanstholmens tre sogne. Da han havde virket i 18 år, udgav han i 1953 en lille bog med titlen 'Livet på Hanstholm'. Den står i dag som en uomgængelig klassiker, når Hanstholms historie skal fortælles.

Det er påfaldende lidt, Mehr skriver om alt det nye, der var sket på holmen i tiden efter havneloven i 1917. Der er et portræt af Jørgen Fibiger, og han hylder den ny tids veludviklede rutebilforbindelser til Thisted. Men havnebyggeriet og dets følgevirkninger bliver kun strejfet i fremstillingen. Det er det traditionelle fiskerleje Hansted, han ser for sine øjne. Mehr beretter om det levende kirkeliv med de dramatiske brydninger, mens den barske, tordentalende pastor Johansen residerede fra 1900 til 1913. Selv missionshuset, der blev bygget i Johansens tid, anså pastoren for "satans synagoge". Man forstår, at de tilflyttede Vorupørfiskere, der spillede en aktiv rolle ved opførelsen af missionshuset, har gjort det næsten i en opposition til præsten.

Det er gammellivet, den traditionelle fisker-bonde kultur med dens livsopfattelse og mange traditioner, Mehr er optaget af. Han tegner stærke, levende portrætter af en række mænd og kvinder, der repræsenterer det gamle Hansted. Han fortæller om det dramatiske liv ved og på havet, den farlige landing af de efterhånden ret store fiskerfartøjer, de store forlis og redningsmændene, der sætter livet på spil. Han udtrykker det ikke direkte, men måske har han haft en bevidsthed om, at de gamle, stærke personligheder, han har mødt i sit virke på holmen, repræsenterede den sidste generation af en gammel kultur med stor historisk dybde.

Jens Degn hed egentlig Jens Nicolaj Christensen. Men i daglig tale hed han aldrig andet end Jens Degn. Ikke fordi han virkede som skolelærer. Men han var læreruddannet. Jens Degn var knap 30, da han i 1928 flyttede til Hansted. Måske var det ikke havnebyggeriet, der trak ham. Men han blev gift med Jenny Boisen, der hørte til en af de gamle Hansted-familier. Han var født i Midtjylland, og efter en lidt omtumlet barndom havde han held til at blive optaget på Haslev Seminarium, hvor han fik læreruddannelse. Det lykkedes ham imidlertid ikke at finde et lærerembede. Jenny blev ansat på havnekontoret. Jens fandt først arbejde som medhjælper for tømrerformanden. Senere blev også han ansat på havnekontoret.

Jens Degn havde skrivelyst og -talent. Under evakueringen fra 1943 til 1945 boede familien tæt ved redaktør Brunsgaard i Nørreallé i Thisted. Han har sikkert tilskyndet Jens Degn til at offentliggøre noget af det, han havde i skrivebordsskuffen. I hvert fald blev hans digte om 'E Kystfesker' og 'E tysker' dje stuer Kanoner' trykt i Brunsgaards Thisted Social-Demokrat i 1946. Et par år senere udgav han – under pseudonymet Bjørn Bringe - en roman 'Korset på Mosebakken' om de religiøse brydninger i et lille vestjysk sogn.

Jens Degn har efterladt sig et større manuskript om livet på og ved Hanstholm. Det er aldrig udgivet, men er dateret til 1969. Her tegner han i stærke, livfulde scener et omfattende portræt af mennesker og kultur. Drivkraften i hans fremstilling er en veludviklet evne til at iagttage og – som fremmed – at indleve sig i de herskende vilkår. Jens Degn var en ordkunstner med et skarpt sprogøre.

I lighed med pastor Mehr er han stærkt optaget af den gamle kultur. Han kan med stor saglighed beskrive et bådelavs barske tur på havet, oplevet med en 12-årig drengs øjne. Det samme gælder livet på landingspladsen ved Roshage. Og der er livfulde portrætter af de gamle fiskere, han har mødt: Jens Yws, Bette Per, Ajs Chresten og mange andre.

Jens Degn romantiserer ikke livet på holmen. Han kender de gamle, fugtige huse, hvor der blev fyret året rundt med tørv, og han ved, "hvordan gigten åd sig ind i folk, lige som pæleormene ved havnebyggeriet åd sig ind i tømmerkisterne". Han har ved selvsyn kunnet iagttage, hvordan statens huse forfaldt mere og mere på grund af de beskedne beløb, der blev afsat til vedligeholdelse.

Fra sin udkigspost på havnekontoret har Jens Degn også været førstehåndsvidne til selve havnebyggeriet og dets følger for det lille samfund. Han kender havnebyggeriets mange fejl og mangler, ikke mindst foranlediget af de helt utilstrækkelige bevillinger: "et råt stykke fyrretræ, nedsænket i havet i to-tre meters dybde, kan efter nogle få timers forløb vise tegn på angreb af pæleorm". Og han beskriver, hvordan tvivlen breder sig: "gang på gang lød spørgsmålet: tror du havnen kommer? Og hundrede gange igen: tror du havnen kommer?"

Jens Degn kan malende beskrive den helt særlige stemning, der hersker, når en tømmerkiste skal udsættes, men må så også konstatere: "hvad battede vel 75 mand i arbejde ved et havnebyggeri, der skulle stile mod en stor fiskerihavn?"

31. marts 1937 kom Bette Per ned til to tømrere på byggepladsen, fortæller Jens Degn. Da Bette Per havde sikret sig, at formanden ikke var i nærheden, tilbød han dem en øl. Han ville gerne fejre et jubilæum. Tømrerne ville naturligvis vide, hvad det var for et jubilæum. Bette Per svarede, at det var havneloven, han gerne ville fejre. Den var nu 20 år gammel! "Skål med det, om 20 år kan I få aldersrente, og vestmolen kan så få invaliderente, hvis det ellers bliver ved med at gå lige så godt, som det går nu!"

Jens Degns holmboer lever i spændingsfeltet mellem gammelt og nyt. Havnebyggeriet har sat en udvikling i gang med løfte om velstand og fremgang, men

Hvælbojl

Thorvald Christensen (f. 1895) var tømrer og en af de mange holmboer, der var beskæftiget med havnebyggeriet fra ingeniør Jørgen Fibigers dage. Tømmerkiste efter tømmerkiste var han med til at bringe i søen, men det faldt også i hans lod at være vidne til det forfald, der ramte havneværkerne under og efter krigen. Og så skulle det alligevel gå sådan, at det var ham – tømreren der også havde evner for pennens brug - man henvendte sig til om at skrive prologen til festen over alle fester i Hanstholm: Havnens indvielse i 1967. Han gav sig også i kast med at skrive erindringer om livet i Hanstholm i århundredets begyndelse. Og det er her, vi får begreb om, hvad ordet 'hvælbojl' står for:

"Når man nåede hen i december, januar og februar, og frosten kom, blev det en død tid for fiskerne, for da søgte fiskebestanden fra land og ud på dybt vand - så langt fra land, at man ikke i de små fiskerfartøjer kunne tage så langt til søs. I denne periode slæbte fiskerne deres pramme og både op i klitterne og vendte bunden i vejret på dem. Man kaldte det at hvælle dem, og nu da fiskeriet lå stille, gik man sammen og holdt gilde. Man kaldte det 'hvælbojl'. Gæsterne blev da trakteret med surkål og flæsk til aftensmad, og hen på aftenen fik mændene kaffepunch, og der var småkager til kaffen. Så blev der sat et stort fad pebernødder ind på bordet, og gættelegen begyndte. Det foregik på den måde, at hver af deltagerne fik udleveret et antal nødder. En af deltagerne skulle så i skjul tage nogle nødder i lukket hånd, og deltagerne skulle gætte, hvor mange nødder, der var i den lukkede hånd. Gættede man rigtigt, fik man alle, der var i hånden, men gættede man forkert, skulle man af med lige så mange, som det var forkert. Når man så var træt af gættelegen, var der en eller anden, der foreslog, at man skulle synge. De sange, man sang, var for det meste om ulykkelig kærlighed eller om fiskere og sømænd, som man troede druknet under uvejr, men som så en skønne dag vendte tilbage til hjemmet og de kære, så alt endte i fryd og gammen. Ved at høre disse sange var der nogle, der græd af rørelse. Måske vil nogle af mine læsere smile ad sådan en sangs påvirkning, men hvem, der har været ude for et tilfælde af den art, kan ikke være uden følelse ved at høre en sådan sang. Jeg må indrømme, at jeg kan få vand i øjnene af det. Engang var min far og en bror på fiskeri og var savnet i to døgn, to lange døgn med angst og venten. Hvilken glæde, da de kom i land! Man måtte bære min far fra båden - så udmattet og forfrossen var han".

der var bestemt ikke grund til nogen overdreven respekt for den måde, myndighederne indtil videre havde håndteret sagen på.

Lille Ove sætter os i stand til at opleve livet på Hanstholmen med den femåriges friske og undrende blik. I den anlagte vinkel gemmer sig et element af fiktion. Femårige skriver jo ikke dagbøger. Forfatteren Ove Pedersen har i 'En purk fortæller' valgt at forme sine erindringer om den tidlige barndom i Hanstholm som den femåriges spontane oplevelser. Som Ove Pedersen skriver, "står hændelserne om, hvad der dengang skete i min familie og de nærmeste omgivelser lyslevende for mig". Da han var fem år, flyttede familien til Thisted. Derfor kan han ret præcist tidsfæste oplevelserne på holmen. De dækker 1934-1935.

Oves far var arbejdsmand. Den lille familie flyttede fra Thisted ud til Hanstholm, fordi faren ikke ville være arbejdsløs. Nu arbejder han ved havnebyggeriet. Oves mor siger, "han er forlovet med sit arbejde", en vending den lille Ove ikke helt kan gennemskue. De bor på 'Bjerget', som stedet hedder. Det er et af statens huse, de har lejet. Der er meget koldt i huset. I stuen er der ganske vist en kakkelovn, men de andre steder er det kun rart at være, når det ikke er vinter. Dynerne i soveværelset er hundekolde. Mor varmer vand til varmedunken og lægger den i sengen, inden Ove bliver puttet. Det hjælper lidt! Maden bliver tilberedt på to primusser i køkkenet. Først hælder Oves mor lidt sprit i renden midtpå og tænder ild til. Så pumper hun petroleum op øverst, så ilden kan få fat under gryden. Det tager altsammen sin tid.

Det værste ved vinteren er nok besværet med at skaffe vand. Der er ikke ind-

Den stejle sti ned ad skrænten, som arbejderne anvendte morgen og aften. Her måtte lille Ove ikke færdes, og netop derfor var det spændende.

lagt vand i huset, så det henter de ved naboen Pe' Jørgensens pumpe, der står ude i fri luft. Den er ofte frosset, selv om der er bundet halm og aviser omkring den. Så må moren varme vand, der forsigtigt bliver hældt ned foroven i pumpen, så jernstængerne løsnes og kan bevæges op og ned. Også toiletbesøg er noget ubehageligt i denne tid. Det foregår i en sidebygning, hvor man så river sider ud af et gammelt ugeblad. Det er også noget vanskeligt at få tømt spanden, når jorden bagved er frosset. Et bad er også en omstændelig affære. Det foregår i en balje på køkkengulvet. Far må gå mange gange med spanden over til Pe' Jørgensens pumpe, og mor må så varme vand i gryder over de to primusser.

En lille sti fører ned over skrænten til havnen. Alle havnearbejderne på 'Bjerget' bruger den. Det ville være en alt for stor omvej, hvis de skulle bruge den vej, de store lastbiler kører på, når de kommer med det tunge tømmer til byggeriet. Ove har ofte sammen med sin mor gået ad stien, hvis de vil have et kig på havnebyggeriet eller til stranden. En aften, da fabriksfløjten lyder som tegn på, at det er 'fyraften' – et udtryk som Ove naturligt nok finder meget mærkeligt – vil Ove og et par legekammerater løbe fædrene i møde. Det koster en gang skældud, da de voksne anser stien for at være alt for stejl og farlig for børn.

En dag i august falder en af farens arbejdskammerater ned fra den sænkekasse, de arbejder på. Han er kommet slemt til skade. Der bliver ringet efter Falck i Thisted, der er 20 minutter om at komme frem. Faren mener godt, de kunne have gjort det noget hurtigere, når der nu er asfalt hele vejen. Moren formaner til gengæld faren om at passe ekstra på, når de arbejder så højt oppe. Når en sænkekasse skal sættes ud, er faren med på sandpumperen. Det betyder, at han må opholde sig derude natten igennem, og derhjemme er de ængstelige for, at det skal begynde at blæse op.

Oves far er glad for sin arbejdsplads, selv om den kan være lidt barsk. Kun en enkelt gang trækker det op til en konflikt. En dag møder et arbejdshold op med en lastbil ved Oves hus og begynder at skrælle græstørv i større mængder. Arbejderne undskylder sig med, at de havde fået besked på det af dem, der byggede den nye administrationsbygning. Det meget specielle hus skulle have græstørv på taget. Oves far bliver godt gal i hovedet, da han kommer hjem. "De kunne grave græs op til statens tag så mange andre steder", siger han. Oves mor beder ham være lidt forsigtig, han skulle jo nødig fyres. Men næste dag kommer mændene og lastbilen tilbage med græstørvene.

Når der skal købes ind, sker det som regel hos købmand Harregaard: Kaffe, sukker og mel i en lille sæk. Her har familien 'bog', som købene bliver skrevet op i. Når mor betaler regninger, vanker der et bolsje til Ove. Petroleum køber man af en eller anden grund hos købmand Hansen på hjørnet. Der er også en bager med konditori. En søndag formiddag har den lille familie været i kirke, og på vejen hjem går de omkring bageren, hvor Ove får lov at vælge, hvilken flødeskumskage, han vil have. Det er kun en gang imellem, de køber kager eller wienerbrød hos bageren. Mor bager selv sigtebrød eller julekage med sukat og rosiner, selv om det er noget besværligt med den ovn, de har.

Der er en verden uden for Hanstholm.

Det ved Ove udmærket godt, for familien har radio og kan høre nyheder og opleve musik og hørespil. Desuden har Ove en faster i København, der jævnligt sender en pakke med gamle numre af 'Hjemmet' og 'Familie-Journalen'. Ove læser jo ikke endnu, men han værdsætter billederne. Og så er der tegneserierne, hvor han især ynder 'Knold og Tot' og 'Gyldenspjæt'.

Ny Vogn paa Hansted-Thisted-Ruten.

Rutebilejer P. Mikkelsen har nu sat en ny Bil ind paa Ruten Hansted-Thisted. Den nye Vogn er tip-top-moderne med engelsk Motor og Chassis og med dansk Karosseri og Inventar. Vognen er leveret af A. P. Andersen, Thisted, og Karosseriet er lavet i Herning. Stolene er af Staal med Armlæn og vendbare Sæder. Det hele gør et særdeles fikst og tiltalende Indtryk.

Vognens Pris er 14,500 Kr.

Lille Oves store verden: På tur til havnebyggeriet og med rutebilen til Thisted.

Ove har bedstemor og anden familie i Thisted. Besøg hos dem er en af de store oplevelser i den lille Oves liv, især fordi det giver anledning til en tur med rutebilen. "Nå, er du dér, din bolsjevik", siger Mogensen, der kører rutebilen. Ove er noget i tvivl om, hvad en bolsjevik kan være for et væsen. Ove og hans mor placerer sig lige bag Mogensen, så de rigtigt kan holde øje med, hvem der stiger ind i bussen. Nogle kommer meget langsomt og skal se sig grundigt om, inden de bestemmer sig for, hvor de vil sidde. Andre hopper lige ind med et spring og får hurtigt ordnet det med billetten og fundet en plads. I Nors holder bussen altid, for her er der både huse og gader og en jernbane. Det giver et bump hver gang, de kører over skinnerne. Allermest optaget er Ove af den mærkelige stang, der sidder i gulvet ved siden af Mogensen. Det har noget med motorens lyd at gøre. Når den går i dybden, og det lyder, som om den næsten ikke kan klare mere, så griber han fat i stangen. Og motoren får nyt liv. Rent galt er det, når de skal op ad den store bakke ved Ræhr. Honk-honk-honk siger motoren, mens de langsomt kravler opad mod toppen.

Da det bliver juleaften, er den første gave, Ove pakker ud, en stor flot rutebil, som hans far selv har lavet. Der står Thisted-Hansted på siden af den. Men den har en alvorlig fejl. Den er rød. Det støder Oves realitetssans. Den rigtige rutebil er gul.

En af juledagene besøger familien Jens Degn og hans kone Jenny. Jens har lavet et flot landskab med vat som sne og et spejl, der skal forstille en sø, hvor der sejler et par svaner af papir og piberensere rundt. Og så er der en lille hvid kirke, hvor der kommer lys ud af vinduerne. Ove er dybt imponeret og bliver anbragt på en stol foran 'kunstværket', som hans mor kalder det.

Et par dage efter er de til juletræ i missionshuset. Der er ikke ret mange, som Ove kender. Hans sædvanlige legekammerater er der heller ikke. Der er et stort juletræ midt på gulvet, men det var uden flag og fehår. Kun papirengle og hvide lys. Der skal synges mange julesalmer og traves længe rundt om træet, inden det bliver tid til godteposerne. Da de endelig får lov at sætte sig ned, er der en mand, der læser op fra Bibelen om Jesus og Maria. Da de skal hjem, kommer der en mand hen for at spørge, om Ove ikke skulle til at gå i søndagsskole. Faren svarer, at det godt lige kan vente lidt. Heldigvis, tænker Ove, for der er ikke rigtigt nogen, han kender. Og så skal man trave så meget rundt.

Ove Pedersens erindring fra den tidlige barndom på 'Bjerget' ved den yderste rand er usædvanlig ved sin skarpe og autentiske sansning af både hverdage og begivenheder. Og der er ingen grund til at tro, at den lille Oves liv har adskilt sig væsentligt fra det, de fleste andre har levet i 1930ernes Hanstholm.

Amerikanerne

Ludwig Mehr, præsten i Hanstholm gennem 21 år, var en praktisk mand. I Amerika arbejdede han på mejeri og drev gennem flere

år sammen med en bror et landbrug, før han gik i gang med det teologiske studium. Da han vendte tilbage til Danmark og blev præst i Thy, fik han rigeligt brug for disse praktiske færdigheder.

Familien levede et spartansk liv. Kaninkød, æg fra hønsehuset, honning fra bierne, fisk fra havet, kartofler og grøntsager fra haven. Duer var der også. Et år endda kalkuner. Der skulle spares, så familien havde råd til at holde bil, for som 'tidligere' amerikanere ville det være utænkeligt andet. Og de tre drenge skulle have en uddannelse. Ludwig Mehr var 46 år, da han blev præst i Thy, og han nåede aldrig op på fuld løn, så det var nødvendigt med supplerende indtægtskilder.

Alle i familien Mehr bidrog til økonomien. Drengene med deres velsmagende kaniner.

Det var drengene, der holdt kaninerne og faren, der stod for aflivningen. Skindene blev solgt og kødet spist i familien og serveret for gæster, der ofte troede, det var kyllinger. De vidste ikke, at kaninkød smagte så godt.

Så var der minkene, som præsten holdt sammen med en mand fra egnen. Da tyskerne rykkede ind på Hanstholmen og begyndte at prøveskyde den store kanon, var det mere, end minkene kunne klare. De dræbte deres unger. Et erstatningskrav endte i den tyske marines hovedkvarter i Wilhelmshafen. Tyskerne returnerede dog Mehrs krav med et afslag, men først efter udtalelser i såvel indenrigs-, landbrugs- som udenrigsministeriet. De var jo grundige folk, tyskerne. Men de var også interesserede i skindene fra pastorens dyr. Sønnen John erindrer, at der var en høj pris for disse skind.

Ludwig Mehr vendte sammen med sin kone, Maria, tilbage til Amerika i 1958, hvor de fik tilladelse til at leve og arbejde i De forenede Stater. De tre sønner var efter anden verdenskrig emigreret til USA, og Carl Mehr havde underskrevet de nødvendige papirer, der garanterede, at forældrene ikke ville blive en økonomisk byrde for de amerikanske skatteborgere. Ludwig Mehr var tilknyttet menigheder i Iowa og Nebraska.

Sønnen fortæller, at forældrene oprindeligt havde planer om at blive i Amerika, men i midten af 1960erne fik faren mulighed for at blive præst i Jetsmark med bopæl i Kaas 'og tjene Gud til sine dages ende'. Han døde 1967.

I det sene efterår 1963 besøgte de Marilyn og Carl Mehr i Californien, hvor de købte en bil og kørte tværs over USA på sydruten gennem Arizona og Texas for at besøge venner og undgå snestorme.

Og den nykøbte bil?

Den blev sendt til Danmark pr. skib, mens de selv fløj hjem.

Deres hjerter bankede for både Danmark og Amerika, men når de satte sig ind i den uundværlige bil, så var de ikke fri for at føle sig som amerikanere ligesom deres tre sønner på den anden side Atlanten.

Holmboer tilbage for en kortbemærkning i vinteren 1945/1946.

I krigens skygge

Da Anden Verdenskrig brød ud i september 1939, så det i første omgang ud til, at det ville lykkes Danmark at holde sig udenfor denne krig på samme måde, som det var sket i den forrige.

For de fleste danskere var krigen i dens første halve år mest noget, man blot læste om i avisen og mærkede ved, at importvarer som benzin, kul, kaffe og te blev rationeret. For befolkningen ved vestkysten var krigen imidlertid mere nærværende, for den foregik jo blandt andet lige ude i Vesterhavet, og lig fra døde flyvere og søfolk begyndte snart at drive i land. En anden og livsfarlig påmindelse om, at der foregik en krig derude var søminerne. Straks efter krigserklæringen lagde tyskerne således en minespærring i Nordsøen fra den hollandske grænse til op på højde med Thyborøn. Søminerne var ankerminer, hvilket vil sige, at de var forankret til en tung jernkasse på havbunden med en stålwire. Hård søgang kunne få minernes wirer til at knække, så de rev sig løs. Allerede 17. september blev den første drivende mine observeret i nærheden af vestkysten, men man skulle dog helt frem til 18. november, før den første blev observeret fra Hanstholm Fyr. Første gang, en mine drev i land i Thy, var 26. november, og den følgende dag fulgte endnu én. Herefter blev de ilanddrevne miner et stadigt tilbagevendende fænomen ved vestkysten, især efter vestenstorm. Minerne blev ofte bortsprængt eller desarmeret af danske minører, mens de andre gange eksploderede, når de drev i land. Havnens anlæg blev et par gange skadet af eksploderende miner.

Besættelsen

Kl. 4.15 om morgenen 9. april rykkede tyske tropper over den danske grænse. Det var dog først hen på eftermiddagen, at de første tyskere nåede frem til Thy. De skulle imidlertid videre mod øst for at besætte Aalborg og Vendsyssel, og der blev blot sat vagtposter af ved broerne ved Oddesund og Vildsund.

Et hyppigt syn på vestkysten under krigen: en ilanddrevet mine. Denne er dog ufarlig, da den åbenbart er desarmeret og tømt. (Museumscenter Hanstholm).

Ellers vedblev kørslen med lange kolonner af støvede soldater til sent ud på aftenen. De havde tydeligvis kørt langt og stærkt.

På Hanstholm mærkede man, at noget særligt og uhyggeligt var på spil, fordi holmen fra morgenstunden uafbrudt blev overfløjet af flyvemaskiner på vej til Norge. Der var tæt tåge, så man kunne ingenting se blot høre de store maskiner, der kom drønende forbi. Ved middagstid begyndte det så at klare op, så man kunne se de store fly med sorte kors malet på vingerne. På det tidspunkt havde man allerede gennem radioen fået besked om, hvad der var sket og hørt de opråb, der kom fra regeringen og kong Christian om, at Danmarks befolkning skulle forholde sig i ro.

Den første praktiske konsekvens af besættelsen, som holmboerne oplevede, var, at der allerede om formiddagen blev beordret mørklægning af hele landet. Det indebar, at alle vinduer skulle dækkes med mørkt stof, så der ikke kunne trænge lys ud fra husene. Bil- og cykellygter skulle også afskærmes, så der slap meget lidt lys ud. Meningen med mørklægningen var, at den skulle gøre det vanskeligt for engelske bombefly at finde frem til deres mål om natten. På besættelsens anden dag blev også fyret beordret slukket. Mørket havde virkelig sænket sig over Hanstholmen. Fyret blev dog ikke fuldstændigt lukket ned, for når tyske konvojer skulle passere, blev det tændt efter tysk ordre. Derfor forblev den danske fyrbesætning på fyret.

Ifølge de samtidige avisartikler og redaktør Clemmen Brunsgaards 'krigsdagbog' begyndte der først om morgenen 10. april at ankomme tropper til besættelsen af selve Thy. Nogle vidneudsagn tyder dog på, at de første tropper i form af et batteri med feltkanoner kom til Hanstholm allerede sent på aftenen 9. april. Og da vi ved, at det batteri, som var øremærket til Hanstholm, havde sit opmarchområde umiddelbart syd for Flensborg, er det ikke umuligt, at det kan have nået at være fremme allerede om aftenen.

At Hanstholm havde en særlig plads i den tyske planlægning opdagedes også lokalt. Redaktør Brunsgaard skrev således 10. april i sin dagbog: "Transporterne af tyske soldater og materiel fortsattes i dag fra tidlig morgen og vedvarende hele dagen. Strømmen er i dag for en stor del gået mod Hansted, hvor der øjensynlig skal anlægges en befæstning med henblik på et muligt engelsk landgangsforsøg ved havneanlægget".

Avisredaktøren i Thisted havde naturligvis ikke adgang til den tyske admiralstabs overvejelser, så hans tolkning af tyskernes hensigt i Hanstholm var ikke helt rigtig; målet var nemlig langt mere vidtrækkende end blot lokalt forsvar. Hanstholms betydning lå på strategisk niveau, idet den tyske marine havde planlagt at afspærre indsejlingen til Skagerrak, således at farvandet kunne blive et tysk indhav. Til det formål havde tyskerne allerede natten op til besættelsen i al ubemærkethed udlagt de første miner i indsejlingen til Skagerrak, og disse miner skulle på besættelsens første dag kræve deres første ofre – to uskyldige svenske fiskekuttere. Bevogtningen af denne minespærring kom til at præge udviklingen på Hanstholmen gennem resten af krigen. Minespærringen havde nemlig en minefri passage inde under land, og denne skulle bevogtes med kanoner opstillet på landjorden. Fra den første konkrete planlægning af besættelsen af Danmark gik i gang, arbejdede man med planer om, at der skulle opstilles kanoner ved Hanstholm.

Brunsgaard skrev videre: "Der er kommen panservogne og kanoner, først af lettere og senere af ret svær kaliber, men dog ikke større end at de kunne

transporteres på hjul bag efter bilerne." Og aktiviteten var ganske rigtig omfattende, for i de første dage ankom hele to kanonbatterier: ét fra hæren med fire 10,5 cm feltkanoner og et fra flyvevåbnet med fire 8,8 cm luftværnskanoner. Deres opgave var at fungere som midlertidig dækning af åbningen i minespærringen. Der kom også andre tyske enheder til holmen. Der blev således stillet en radar op ved fyret og desuden indrettet en radiostation.

Tyskernes ankomst til holmen kom til at sætte sit tydelige præg på holmboernes hverdag i de første måneder af besættelsen. I de større byer, som f.eks. i Thisted, brugte man store offentlige bygninger som skoler til midlertidig indkvartering af soldaterne. I Hanstholm blev 'Strandgården', Hansted Skole og Ræhrs nybyggede centralskole taget i brug til indkvartering, og Vandbygningsvæsenets administrationsbygning anvendtes som logi og kontorer for officerer og underofficerer fra alle Værnemagtens tre værn. I fyrbygningerne havde man desuden ca. 30 mand boende, hvilket fyrmesteren fandt ganske ubehageligt: "I det hele taget har vi fornemmelsen, at vi kun må være her ellers er der ingen brug for os." De offentlige bygninger i Hansted og omegn var imidlertid ikke store nok, så i de første måneder blev soldaterne også i vidt omfang indkvarteret i private hjem, indtil der var blevet bygget barakker til dem. Det er ikke klart, hvor mange soldater, der kom til Hanstholm i april 1940, men det må antagelig have drejet sig om ca. 500 mand, så de fleste huse i Hansted måtte tage imod 'liggende gæster'. Fordelingen af soldaterne skete tilsyneladende på sognefogedens anvisning.

Evald Harbo, hvis forældre boede i Gårddal, erindrer: "Den aften, hvor tyskerne kom, kom far ind og sagde: "Nu er de kommet til Hanstholm". Og så gik han ud igen. Og det varede ikke ret lang tid, så kom han ind igen, og da kunne vi høre, at de var rundt om huset. Så sagde han "Kan vi huse nogen her?" Mor sagde ja, for der var jo ingen, der turde sige nej. … Jeg måtte rydde mit værelse og komme ind i soveværelset, som var det eneste rum, vi havde for os selv. Ellers lå soldaterne side om side, som sild i en tønde, i stuen og hele huset, stalden og laden. Og overalt, hvor der kunne ligge et menneske, lå der

Soldater fra den tyske hær stående ved gavlen af Roshagevej 8 ("Vesterled") i april 1940. Soldaterne var indkvarteret i kælderen, så Bent Johansen og hans to storebrødre, som ellers boede dernede, blev i den forbindelse jaget ud. (Museumscenter Hanstholm).

en tysker. Mor havde lige bagt nyt franskbrød, som lå ude på køkkenbordet, og om morgenen, da vi kom op, havde de spist alt det sigtebrød, mor havde bagt. Det var jo en fin start".

Ved den sydlige ende af Molevej var den 10-årige Christian Christensen alene hjemme med sine yngre søskende: "Så kunne vi jo se, at der var en masse lys på landevejen (nu Fyrvej, red.). Vi kunne selvfølgelig ikke forstå, hvad det var for noget. Så drejede de sørme ned ad Molevej. Det viste sig så, at det var tyske lastbiler med kanoner og den slags på slæb. … De kørte helt tæt op til huset en halv meter fra, og de satte sløringsnet op over det hele. Vi kiggede jo noget. Vi turde ikke tænde lys eller noget. Så kunne vi høre, at der gik nogen på cementbroen udenfor huset. Så begyndt de at banke på vinduerne og på dørene. Vi turde jo ikke lukke op. Så efter en tid dristede min bror sig til at lukke op. Der stod så en tysk officer uden for døren. "Schlafen, schlafen", sagde han. Men det forstod vi jo ikke. Så midt i al forvirringen kom min mor og Henry hjem. Det endte jo så med, at ham officeren kom til at sove på sofaen i stuen hos os. Så var de der jo ellers de næste dage alle steder rundt om huset. Der var stillet de her gullaschkanoner op, hvor de hentede deres mad."

Det var dog ikke alle steder, man blev lige forstyrret i hverdagen af 'gæsterne'. Kresten Brogård Pedersen, som også boede på Molevej, fortæller således, at der om morgenen pludselig havde stået et halvbæltekøretøj ved huset dækket med sløringsnet. En soldat blev anvist til at sove i loftskammeret. Han kom og stillede sit udstyr, men dukkede ellers aldrig op igen, for han havde åbenbart mere lyst til at være sammen med sine kammerater, som havde slået sig ned i klitgryderne for nordenden af Molevej. Her havde man fyldt gryderne op med halm, så soldaterne kunne opholde sig i nærheden af deres kanoner.

Tyskernes pludselige ankomst skabte naturligt nok utryghed blandt holmboerne. Man havde med ét fået krigen helt ind på livet, og det virkede truende med de tungt bevæbnede soldater, som man havde svært ved at gøre sig forståelig overfor på grund af det fremmede sprog. Brunsgaard noterede 17. april således: "Hanstedboerne er ganske naturligt ikke så lidt ængstelige, og enkelte, som kunne det, er flyttet bort." Pastor Mehr fortæller om en episode, hvor en mor havde bedt ham om at komme ud og døbe hendes nyfødte barn i hjemmet: "Jeg skulle således et sted til en bestemt tid, og da jeg ankom der endog før tiden, holdt der en udlejningsvogn for døren. Moderen kom ud med barnet på armen, hun havde ikke ro på sig til at vente og få barnet døbt. Hun ville bort til mere sikre egne. Hun undskyldte sig dog senere. Det varede dog ikke længe, inden folk faldt nogenlunde til ro."

Hvor mange der faktisk forlod Hansted, og hvor længe de blev væk, er det ikke muligt at få klarhed over, men de senere beretninger viser, at de tyske soldaters tilstedeværelse snart blev en del af hverdagen. Evald Harbo fortsætter således sin fortælling om 'den fine start': "men det skal siges, at der var ingen problemer med dem, og vi tog det ganske roligt."

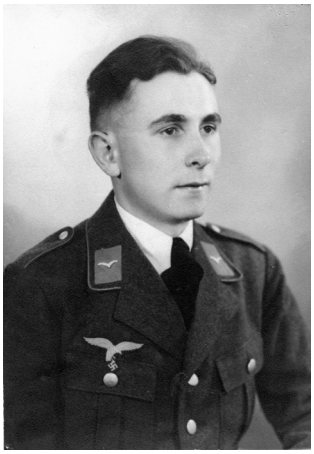
De første kanoner

De to mobile batterier fra hæren og flyvevåbnet var blot et midlertidigt arrangement til at sikre en hurtig dækning af hullet i minespærringen, for kystforsvaret var nemlig den tyske marines opgave. Og allerede et par uger før Dan-

mark blev besat, var det da også blevet besluttet, at marinen skulle opstille et batteri med fire gamle 17 cm-skibskanoner (model 1901/02) ved Hanstholm. At få dem gjort skudklare krævede imidlertid mere omfattende anlægsarbejder end for de mobile kanoners vedkommende. De gamle skibskanoner skulle spændes fast på betonfundamenter, som jo først skulle bygges. 11. april ankom således en rekognosceringsstab fra Kiel, som skulle udpege stedet, hvor kanonstillingerne skulle bygges. Med rekognosceringsholdet fulgte også den kommende chef for batteriet og senere kommandant, kaptajnløjnant af reserven Otto Crüger. Samme dag som rekognosceringsholdet ankom også det kompagni arbejdssoldater, som skulle udføre arbejdet, og allerede den følgende dag begyndte byggeriet i klitterne syd for Hanstholmen.

Dette arbejde gav også genlyd i Thisted, hvor Brunsgaard 15. april noterede: "I nat er der til Thisted Jernbanestation ankommen et langt tog fra Tyskland med materiel, som føres til Hansted. En mægtig transportabel lossekran fulgte med. Der fulgte også en kolonne arbejdssoldater med, og de skal formentlig indtil videre blive i Thisted". To dage senere skrev han: "Der ankommer stadig mængder af krigsmateriel til Thisted Banegård. Der er nu kommen kanoner af svært kaliber, som stykkevis losses og fragtes til Hansted. Dag og nat dundrer de svære biler ud og ind ad Hansted Landevej."

27. april var monteringsarbejdet nået så vidt, at Crüger kunne melde sit batteri betinget skudklart. Kanonerne blev så endeligt prøveskudt 4. maj.



Gave til "værtsfolkene" fra en af de tyske soldater. På bagsiden af portrætfotoet står "Erindring an Tysk Soldat Ernst Menzel, Hansted, d. 29.5.1940". Billedet blev skænket Museumscenter Hanstholm i 2002 med forklaringen om, at soldaten og giverens forældre havde haft kontakt frem til forældrenes død i 1985, og at de også havde besøgt ham i hans hjem i Rendsborg. (Museumscenter Hanstholm).

Besættelsen bliver hverdag

Da marinens faste batteri var færdigt og skudklart, blev de to mobile batterier trukket bort til brug andre steder. Det tyndede dermed kraftigt ud i de tyske tropper i Hanstholm, så i sommeren 1940 var antallet af tyske soldater i Hanstholm-området reduceret ganske betragteligt.

Den største enhed i området var kystbatteriet, som havde en besætning, der var normeret til 148 mand, og i perioder havde yderligere 60 rekrutter til uddannelse. Derudover havde det tyske toldvæsen indrettet en kystvagt oppe på toppen af holmen og flyvevåbnet en radiostation på Bådsgård. Des-

Soldater fra Luftwaffes radarstation i Hamborg på stranden ved landingspladsen. Var det ikke for uniformerne, kunne de ud fra attituden lige så godt have været fredelige turister. (Museumscenter Hanstholm).

uden havde den tyske marine overtaget fyrvæsenets optiske signalstation ved fyret. Alle disse enheder lå oppe på holmen og havde hver en besætning på omkring ti mand. I Hamborg, et par kilometer længere mod øst, anlagde flyvevåbnet yderligere en radarstation, hvis besætning næppe var på mere end 30 mand. Det samlede antal soldater i Hanstholm-området var således nået ned på beskedne 200-250 mand.

Da man desuden efterhånden havde fået bygget træbarakker til at huse de tilbageværende soldater, og deres forlægninger i øvrigt lå i udkanten af bebyggelsen, blev soldaternes tilstedeværelse mindre påtrængende, og man kunne begynde at indstille sig på, at tingene var faldet til ro.

Fiskeriets vilkår under krigen

I krigens første år fiskede der 17 motorbåde fra Hansted. To tredjedele af disse både var store kystbåde på 6-8 tons, mens de resterende var på 1,5 til 3,4 tons. De store både havde som regel en besætning på fire mand, mens de mindre kunne nøjes med to.

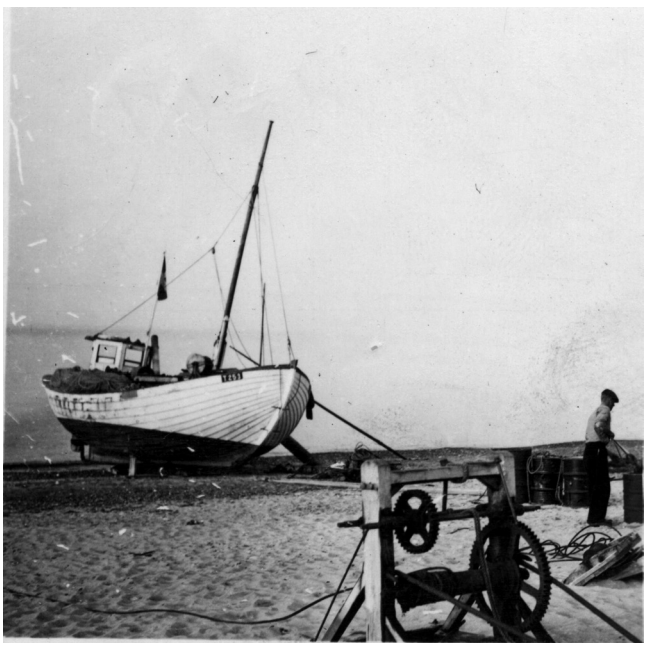
Fiskeriet mærkede tidligt og tydeligt følgerne af krigen og besættelsen. Søminerne indebar, at det nu var forbundet med større fare at drive fiskeri, og placeringen af et minefelt lige ud for Hanstholm lagde også begrænsninger for, hvor Hansted-fiskerne kunne og måtte sætte deres grej ud. Kom man ind i minefeltet, risikerede man, at tyskerne skød efter båden.

Fiskerne kom tit ud for drivminer. Der var en morgen i Hanstholm, hvor en båds besætning så, at der drev fire miner omkring dem, men man undgik dem. Ingen Hansted-fiskerne gik ned på grund af minerne. At minerne dog var en reel fare, demonstrerer de katastrofer, der i sommeren 1944 ramte Klitmøller: tre både med i alt 12 fiskere gik tabt.

Tyskerne lagde også begrænsninger på fiskernes generelle bevægelsesfrihed. Der blev således nedlagt forbud mod at sejle ud før daggry, og det blev krævet, at bådene skulle være hjemme før solnedgang – det betød, at man ikke kunne fiske sild om efteråret og vinteren. Den tyske kystvagt førte tilsyn med, hvor mange der gik på havet og, hvor mange, der kom hjem igen. Fiskerne var nødsaget til at vente på kontrollantens tilladelse, før de kunne gå ud om morgenen, og før de kunne gå ind om aftenen. Da fiskerne flere gange havde måttet vente ude på havet på at kunne gå ind og derfor sejlede ind uden tilladelse, kom det til en konflikt med opsynsmanden. Fiskerne klagede til den tyske kommandant, som åbenbart havde forståelse for deres problemer, for herefter blev opsynsmanden mere medgørlig.

Yderligere var der mangel på olieprodukter, som jo skulle importeres, så forsyningen med petroleum til bådenes motorer blev kraftigt begrænset og strengt rationeret. Det betød selvfølgelig, at der var færre dage, man kunne gå på

Fiskekutteren T 253 "Marie" i strandkanten ved fiskerlejet ca. 1941-42 – set gennem en tysk soldats kameralinse. (Museumscenter Hanstholm).



havet. De manglende muligheder for at gå på havet betød, at en del fiskere i stedet så sig nødsagede til at tage arbejde på de tyske byggepladser.

Krigen betød dog ikke kun problemer for fiskeriet, for der blev også mulighed for at gøre større fangster, da der var færre om at fange fiskene. Stort set hele Englands og Tysklands fiskeriflåder var således blevet inddraget som hjælpekrigsskibe. Samtidig steg priserne på fisk, fordi Tyskland ønskede at kompensere for mindre fødevareforsyning fra andre kilder. Så økonomisk set var krigstiden en opgangsperiode for fiskeriet – akkurat som det havde været tilfældet under den forrige krig.

Desværre findes der ingen statistik over landingerne af fisk i Hansted. Imidlertid kan man se, at de enkelte fiskeres indtægter fra krigsudbruddet og frem til 1942 blev fordoblet – i nogle tilfælde endda betydeligt mere. Den øgede indtægt kunne skyldes vellønnet arbejde for tyskerne, men de to fiskeeksportører ses at have øget deres indtægter i samme takt. Så den generelle tendens for resten af fiskeriet synes også at have gjort sig gældende for fiskerlejet i Hansted.

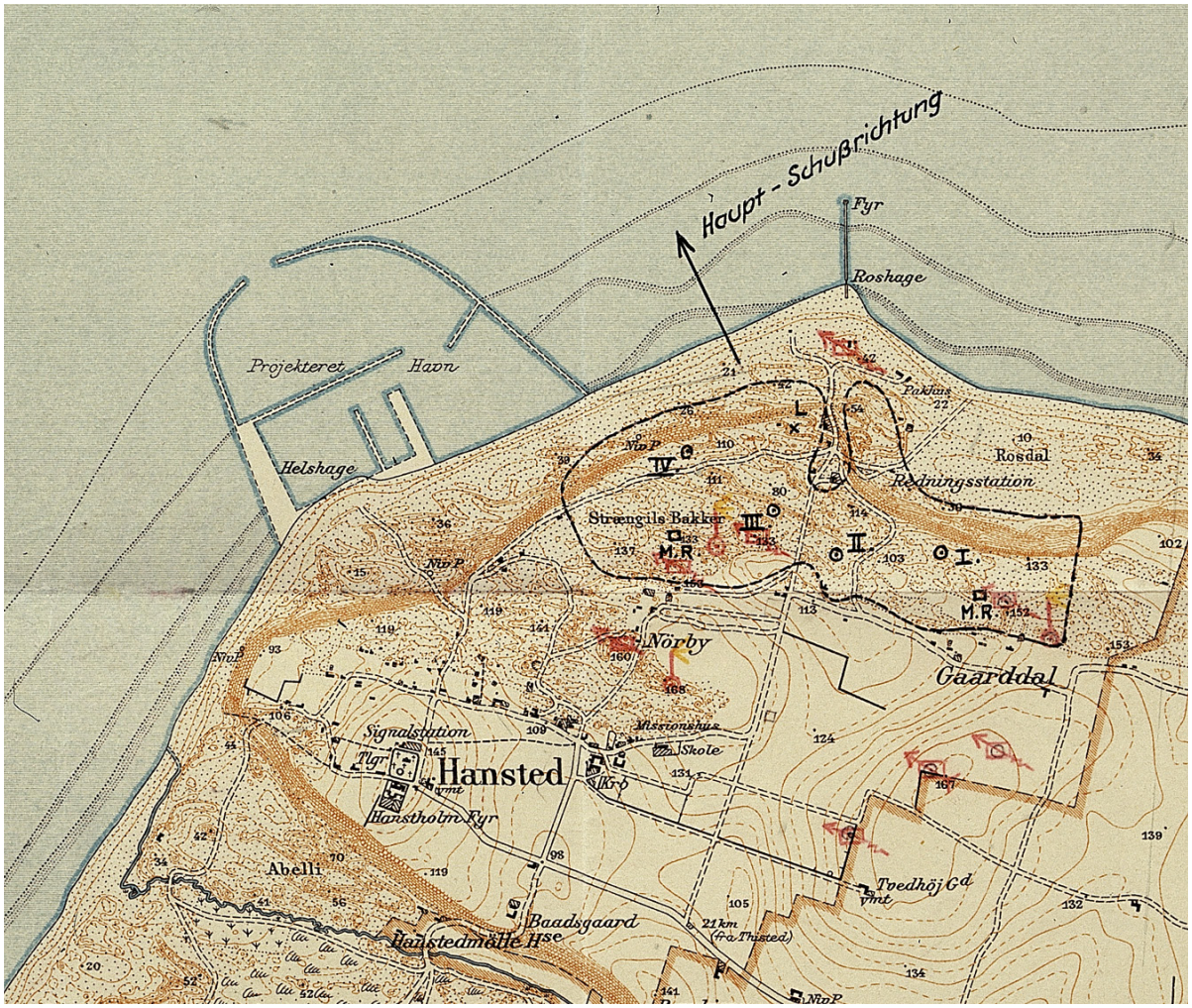
Endnu et storbyggeri

Besættelsen var mere eller mindre blevet til dagligdag, da der atter et sted fjernt fra Hanstholm blev truffet beslutning om et byggeprojekt af enorme dimensioner. Denne gang var det imidlertid ikke i København, men i Berlin, og denne gang var der entydig vilje til at gennemføre projektet. Det fik skæbnesvangre og vidtrækkende følger for Hanstholmen og dens beboere.

I de sidste dage i september 1940 besluttede den tyske marines overkommando, at der skulle opstilles et batteri med fire nyproducerede slagskibskanoner på Hanstholm og siden hen et tilsvarende batteri ved Kristiansand på den modsatte side af vandet. De store kanoner havde meget større rækkevidde og slagkraft end de kanoner, der var blevet stillet op i foråret. De store nye kanoner ville kunne dække det meste af minespærringen og tage kampen op mod fjendtlige slagskibe. På den måde ønskede man at forstærke den tyske kontrol med indsejlingen til Skagerrak og øge den 'frastødende effekt', som forsvaret af indsejlingen til Skagerrak havde på englænderne.

Når der er krig, kan det militære bureaukrati arbejde hurtigt, og allerede 9. oktober var et rekognosceringshold i Hanstholm for at finde et egnet sted til placering af kanonerne. Dette sted fandt tyskerne i klitterne på holmens nordrand på begge sider af Molevej. I alt drejede det sig om et 40 hektar stort areal, som overvejende ejedes af den danske stat. Dette besøg var der næppe nogen i Hanstholm, som lagde særligt mærke til, men der kom nu fart på projektet. Allerede mindre end en måned senere, 5. november, gik de indledende anlægsarbejder i gang. Det drejede sig i første omgang om en ombygning af Molevej, som hidtil havde været en grusvej, til en bred og solid betonvej, som kunne holde til de tunge transporter, der ventede forude.

Det var et meget omfattende byggeri, som skulle til at gå i gang i begyndelsen af november 1940. Kernen i batteristillingen var fire kanonbunkere, som hver dækkede et areal på ca. 3.000 m2 og slugte ca. 6.500 m3 jernbeton. Dertil kom en ildledelsesbunker i to etager og to store ammunitionsbunkere samt adskillige mindre betonbunkere. Derudover skulle der bygges fire store murstensbygninger til at rumme servicefaciliteter i form af bl.a. infirmeri og



Tysk oversigtskort fra 1940/41 over det tunge batteris placering. På kortet er batteristillingens udbredelse samt syv bunkere markeret. (BA-MA, RM 45 III/291).

kostplejning for batteriets besætning, som ville blive på op mod 600 mand.

Disse arbejder gik i gang, uden at hverken sognerådet, trafikministeriet eller amtmanden var orienteret. Dog havde Værnemagten i slutningen af oktober henvendt sig til fyrmester Holm-Hansen i hans egenskab af den danske stats repræsentant på stedet. Man gav udtryk for, at man ønskede at forpagte det fremtidige batteri-område, men fyrmesteren blev ikke orienteret om arbejdets karakter eller tidsplanen – endnu mindre anmodet om tilladelse.

Et så stort byggeri krævede en tilsvarende stor arbejdsstyrke, og allerede ved arbejdets indledning havde tyskerne samlet en arbejdsstyrke på ca. 200 mand, og i slutningen af november var arbejdsstyrken nået op på 600 mand og 80-100 lastbiler. Ifølge forskellige referater af tyske udsagn var det hensigten, at den samlede arbejdsstyrke skulle nå op på 850-1000 mand. Der er imidlertid ikke bevaret officielle tyske angivelser, så det reelle antal arbejdere kendes ikke.

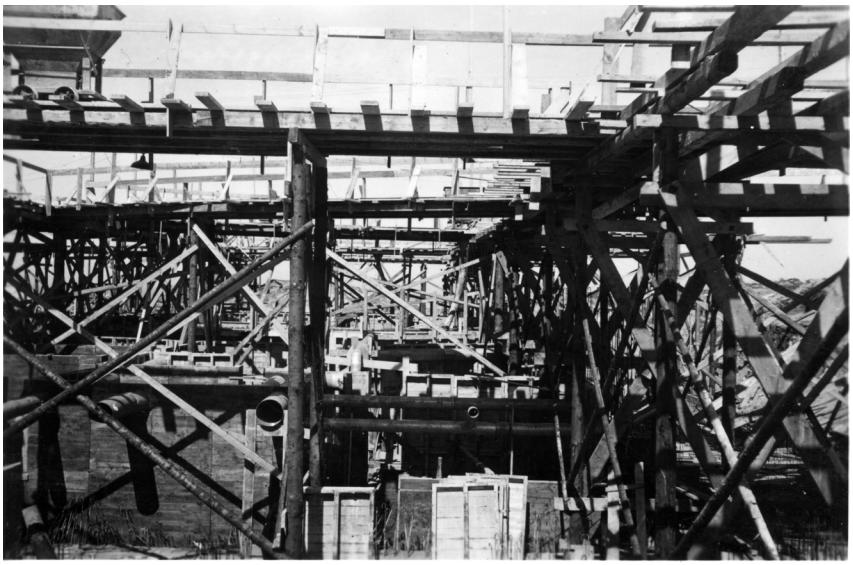
Hovedentreprenør for byggeriet var et tysk firma, Sager & Woerner fra München, som indrettede sit centrale kontor på Hotel Royal i Thisted. Entreprenø-

rens stab bestod af 20-25 tyskere. De tyske fæstningspionérer, som havde ansvaret for den militære indretning af anlægget, oprettede i Hanstholm deres 'Festungsbaudienststelle Hansted ' med knap 50 soldater, mens byggeorganisationen 'Organisation Todt', som fungerede som bygherre, indrettede deres 'Bauleitung Hanstholm'. Der kom således en del tyskere til Hanstholm i forbindelse med byggeriet, Langt størstedelen af arbejdsstyrken bestod imidlertid af danske arbejdere, som blev hyret af entreprenørfirmaet, og en række danske firmaer blev også inddraget som underentreprenører.

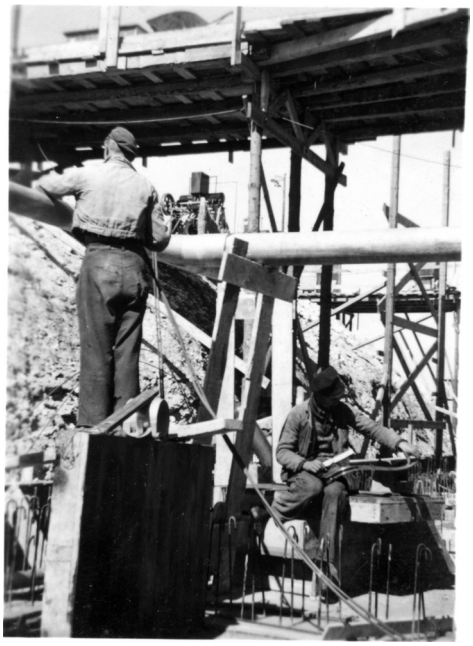
Det var indlysende, at et så stort anlægsarbejde ikke kunne basere sig på lokal arbejdskraft alene, men som en begunstigelse skulle de, som boede på holmen, først have arbejde. Da byggeriet gik i gang, udlånte havnekontoret i flere omgange arbejdere til det tyske byggeri, og midt i november 1940 overførte man permanent ca. 25 arbejdere, som på grund af manglende bevillinger ellers stod til at blive afskediget fra havnebyggeriet, til den tyske entreprenør.

Byggeprojektet tiltrak folk fra hele omegnen. Der kom arbejdere fra bl.a. Thisted, Vorupør, Vestervig og Nykøbing. Mange kom også så langvejs fra som Randers, Aarhus, Odense og København. Baggrunden for tilstrømningen af arbejdere var, at landet med krigsudbruddet var blevet sendt ud i yderligere krise, fordi virksomhederne nu ikke længere kunne få råvarer og brændstof fra udlandet til produktionen. Arbejdsløsheden steg derfor i besættelsens første år. Arbejderne havde således ikke meget valg, når de tog arbejde for besættelsesmagten – de skulle jo have brød på bordet. Og nogen af dem kunne ligefrem fortælle, at arbejdsanvisningskontorerne havde truet dem med, at de ville miste deres ret til dagpenge, hvis de ikke påtog sig arbejdet. Det eventuelle ubehag ved at arbejde for besættelsesmagten kunne dog opvejes af, at lønniveauet var særdeles pænt, da Værnemagten ikke havde den store interesse i at holde

Danske arbejdere var indkvarteret hos Kamma Jeppesens mor i Gårddal i sommeren 1941. Som det ses, var nogen af dem muntre fyre. Billedet er taget af en af de andre arbejdere, Sigurd Højbjerg Jeppesen, som også tog en række billeder af byggeriet. (Museumscenter Hanstholm).



Et blik ind i forskallingen, træskelettet, til en af de store kanonbunkere. Man får her tydeligt indtryk af, hvilket omfattende og kompliceret byggeprojekt, der var sat i gang i Hanstholm. (Museumscenter Hanstholm).



Danske smede i gang med at opsætte ventilationsrør i det, som i løbet af et par måneder skulle blive til en af de store kanonbunkere. (Museumscenter Hanstholm).

omkostningerne nede, for i sidste ende betaltes omkostningerne af den danske stat via 'Værnemagtskontoen'.

Nogle af de arbejdere, som kom langvejs fra, blev indkvarteret i private huse i Hanstholm. Redaktør Brunsgaard noterede således i sin 'krigsdagbog', at næsten alle beboere i Hanstholm havde logerende eller pensionærer. Kamma Jeppesen fortæller da også om, hvordan der i familiens lille hus i Gårddal boede seks-syv arbejdere, og dertil kom så nogen, som fik mad, som hendes mor lavede: "Det var fyldt af folk alle steder derhjemme."

Byggeaktiviteten i Hansted kom også til at sætte sit præg på Thisted, idet andre af de udefrakommende arbejdere fandt indkvartering i byen. Her indrettede private folk mod god betaling hidtil ubenyttede lofter og kældre til overnatning for arbejdere. Hver morgen gik der en snes busser med arbejdere fra Thisted til Hanstholm.

Den øgede trafik til byggeriet i Hanstholm satte sit præg på den smalle landevej, og i den tætte trafik skete en lang række uheld og ulykker. Således bragte Thisted Amts Tidende 30. november en artikel med overskriften 'Trafikterror på Hanstedvejen'. Heri konstateredes det, at "det er efterhånden blevet sådan, at andre biler, for slet ikke at tale om hestekøretøjer, cykler og fodgængere, ikke tør benytte vejen". Årsagen var ikke blot, at trafikken var tæt, men at bilerne kørte hensynsløst med for høj fart og med for stor last. Den egentlige grund til den megen trafik kunne avisen imidlertid ikke skrive om, da det var en militær hemmelighed.

Byggeriet af den store stilling trak også flere tyske soldater til området, allerede inden kanonstillingerne var færdigbyggede. Således blev der i januar 1941 opstillet et batteri luftværnskanoner, som skulle beskytte stillingen mod angreb fra luften. Og i foråret blev en deling infanteri, ca. 50 mand, stationeret

Det tunge batteris anlæg omfattede ikke kun bunkere. På vestsiden af Molevej blev der bygget fire store murstensbygninger, som rummede kostforplejning, kontor, våbenværksted og infirmeri. Billedet er formentlig taget 15. maj 1941, da de to første af de store kanoner blev prøveskudt – bemærk røgskyen til venstre i billedet. (Sigurd Højbjerg Jeppesen, Museumscenter Hanstholm).

Et tysk luftfoto af Hanstholm fra september 1941. Det tunge batteri tegner sig tydeligt som et lyst område på grund af store mængder opgravet sand. (Rigsarkivet, Havrehed 057).

i Nørtorp, ca. 2 km syd for det store batteri. De skulle rykke til undsætning, hvis stillingen blev udsat for angreb fra søen.

Det var meningen, at byggeriet skulle være fortsat gennem hele vinteren, for man havde forberedt sig på at kunne støbe ved ned til fem graders frost ved at opvarme byggematerialerne. Imidlertid var vinteren 1940/41 meget kold og snerig, så arbejdet måtte indstilles i flere uger, fordi meterhøje snedriver gjorde såvel arbejde som transport umulig. Arbejdet skred dog alligevel fremad, og i begyndelsen af april ankom det første af de 19 meter lange og 110 tons tunge kanonrør til Thisted Banegård. En tidlig morgenstund blev den lange og tunge last forsigtigt listet gennem Thisteds smalle gader på en 12 akslet blokvogn med to halvbæltekøretøjer foran.

7. maj var arbejdet på de to vestlige kanonstillinger nået så vidt, at deres betjeningsmandskab ankom til byen. Det drejede sig om 173 mand under kommando af kaptajnløjtnant Dietrich Knippenberg, som blev chef for batteriet og senere igen for hele fæstningen. Da resten af batteriets besætning ankom i løbet af sensommeren, nåede man op på en samlet besætning på 598 mand alene i dette ene batteri.

Med udgangen af 1941 nåede det samlede antal soldater i Hanstolm-området op på onkring 1.250, dvs. der var langt flere tyskere end danske beboere. Folketællingen fra november 1940 opregnede 764 faste indbyggere i Hansted sogn.

Skydning med de store kanoner

Da man markerede færdigmonteringen af kanonerne, gik det ikke stille for sig.

De to vestlige kanoner kunne prøveskydes 15. maj og de to østlige 28. august 1941. Prøveskydningen skete med tre skud pr. kanon med fuld ladning (222,5 kg krudt). Den 12. september var der skydning fra hele batteriet med i alt 37 skud. Efter prøveskydningerne blev der foretaget en nøje undersøgelse af kanonerne, og det blev konstateret, at der hverken var skader på kanoner, tårne eller kanonstillinger. Det samme kunne man ikke sige for de omkringliggende danske huses vedkommende.

Forud for skydningerne var beboerne i de omliggende huse blevet advaret, og folkene i de nærmeste huse havde fået besked på at forlade deres hjem med døre og vinduer stående åbne. Hvilken virkning skydningerne i 1941 havde på husene, er der ikke bevaret officiel dokumentation for, men at skydningen kunne have en alvorlig effekt på husene fremgår af en skydeøvelse 17. juni 1942, hvor der blev affyret i alt 79 skud. Den følgende dag optog en dansk politibetjent 11 rapporter om skader på ejendommene ved fiskerlejet. Der var talrige knuste ruder, nedblæste tagsten, revnede vægge, og på fire huse havde taget ligefrem løftet sig, mens et udhus var næsten helt ødelagt, og et andet havde fået revner i alle vægge, så der var fare for, at det styrtede sammen.

Hans T. Søndergaard, som tjente hos sin morbror, Peter Tilsted i Gårddal, erindrer om skydningerne 28. august og 12. september: "Vi fik besked på, at vi skulle forlade hjemmet, og at vi skulle tage vinduerne ud. … Så tog vi så hele det store vindue ud og lagde det på sengen. Vi havde aftalt med naboerne, at vi skulle følges med dem. Min morbror havde jo heste og vogn, og hestene, de skulle jo også gerne derfra, og så lagde han vogn til, så naboen kunne komme med op at køre. … Så sad vi så nede i bakkerne med en pind i munden. Og vi hørte så, at de skød.

Skydning med den østligste af det store batteris 38 cm kanoner i sensommeren 1941. Som det ses, foregik det næsten i baghaven til husene i Gårddal. (Museumscenter Hanstholm).

En indtrykket vinduesramme i et af de gamle huse i Gårddal - skader efter en af skydningerne i 1941.
(Museumscenter Hanstholm).

Da vi så kom hjem fra den første gang, var tagsten raslet af, men vinduerne var jo hele. Men naboernes vinduer var blevet knaldet, fordi de ikke havde taget dem ud - de havde kun lukket de små op …

Men så i anden omgang, de skulle skyde, så siger jeg: "Ah, det gik sgu ikke så galt." Så jeg tager min cykel og cyklede, og så kunne de andre så komme. Det vil sige: Jeg gik ud i laden og gemte mig, indtil de var væk. Så gik jeg op på mit værelse, for dørene stod jo åbne. Så sad jeg dér og kiggede, selvfølgelig med vat i ørerne, og så og hørte, de skød ud over havet, og kunne se, hvordan nedslaget var."

'Værnemagtskonjunkturen'

Værnemagtens store byggeprojekter på og ved Hanstholmen skabte et forhøjet aktivitetsniveau i lokalområdet, og det gav naturligvis ikke kun gener i form af øget trafik og generel uro. Der faldt nemlig også penge af til lokalsamfundet, som oplevede en generel økonomisk opblomstring i lokalområdet, som var uden lige. Det var muligt at få arbejde på Værnemagtens byggepladser, og det var jo oven i købet vellønnet arbejde. Konerne fik desuden mulighed for at supplere indtægterne ved at lave mad og vaske for tyskerne. De udefrakommende danske arbejderes indkvartering og bespisning kastede også penge af sig. Endelig havde de tyske soldater penge, der skulle bruges på varer, som ellers ikke kunne skaffes i Tyskland.

Hvilket omfang den økonomiske vækst havde, kan man få et indtryk af ved at se på omfanget af skatteindbetalingerne, som er registreret i de bevarede skatteprotokoller for Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune. Fra 1939/40 til 1940/41 firdobledes den skyldige statsskat. Det følgende år fordobledes den næsten i forhold til det foregående år, og 1942/43 var den femdoblet. Desværre kendes selve de beskattede indtægter ikke, men deres stigning må til en vis grad svare til beskatningens, om end skattereglerne også den-

gang var så komplicerede, at det ikke er muligt at slutte direkte fra cskat til indtægt.

Der er dog i Thisted Amts arkiv bevaret en 'Fortegnelse vedr. skatteydere i Hansted sogn' fra efteråret 1942, som opregner en række indbyggeres indtægter i årene 1940/41 til 1942/43. Listen er imidlertid langt fra komplet, da den kun rummer 43 navne, mens skattelisterne indeholder omkring 250, og man synes i særlig grad at have interesseret sig for de selvstændige erhvervsdrivende, som alle er repræsenteret. Selvom tallene er ukomplette, bekræfter de dog indtrykket fra skattelisterne:

Skatteår	**1940/41**	**1941/42**	**1942/43**
Indtægter	77.692 kr.	151.180 kr.	317.846 kr.

I fortegnelsens kolonne for særlige bemærkninger forekommer følgende bemærkninger ud for særligt påfaldende stigninger i indtægten: "En del handel med fremmede", "Skyldes særlige forhold", "Skyldes de fremmede" og "Arbejdet for fremmede".

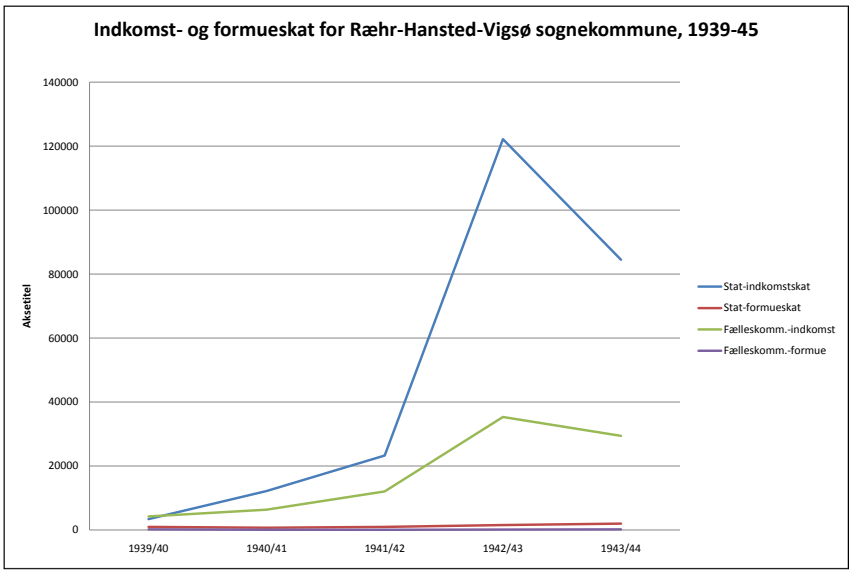
Den forøgede indtægt var dog meget ulige fordelt. Det var således især de selvstændige erhvervsdrivende, som høstede den store gevinst ved den øgede aktivitet. En del af gevinsten var direkte knyttet til arbejdet for tyskerne. Således øgede den lokale snedkermester, som påtog sig mange opgaver for tyskerne, sin indtægt helt eventyrligt i de første krigsår; i skatteåret 1940/41 havde hans indtægt været 2.021 kr., i 1941/42 var den 8.000 kr. og i 1942/43 hele 77.820 kr. En malermester, som før besættelsen havde haft en til to svende ansat, kunne i 1942 beskæftige syv. Det var dog ikke alle håndværkere, som ønskede at arbejde for Værnemagten, hvilket også sås på deres indtægter.

Den lokale handel oplevede også en kraftig stigning i omsætningen. Ved besættelsens begyndelse havde Hansted haft et pænt handelsliv svarende til andre småbyer på dens størrelse med tre købmandsbutikker, en kiosk, en bager, en slagter, en frisør- og barbermester samt en skomager. Frem til efteråret 1942 blev handelslivet beriget med yderligere en købmandsforretning og to kiosker foruden et urmagerværksted. Samtidig var de allerede eksisterende forretningers indtægter steget markant. Denne indtægtsstigning kunne variere fra en beskeden fordobling fra 1940/41 til 1942/43 til en tidobling – tilsyneladende afhængig af, hvor villig den handlende var til at handle med besættelsesmagten og de tyske soldater.

Velstandsstigningen var meget forskelligt fordelt. De arbejdere, som tog arbejde for Værnemagten, kunne i perioden opleve en indtægtsstigning på mindst 50 procent, mens de, som arbejdede for havnebyggeriet, oplevede de overenskomstmæssige lønstigninger, som var betydeligt lavere. Værst så det ud for pensionisterne, som måtte leve for det samme beløb, selvom det generelle udgiftsniveau var steget.

Så vidt de officielle tal. Sort økonomi er imidlertid ikke noget nyt begreb, så det må formodes, at de virkelige tal var endnu højere, end myndighederne fik at vide. Men for den sorte økonomis vedkommende gør det sig naturligvis igen gældende, at det var de selvstændige erhvervsdrivende, som havde de bedste muligheder for at tjene penge ad denne vej.

På det konkrete niveau var de nye penge med til at gøre hverdagen mere behagelig for de nøjsomme holmboer. Kamma Jeppesens mor havde tjent



penge på at yde danske arbejdere kost og logi: "Noget af det første, hun købte, var en ny dyne. Ellers havde vi haft sådan nogle gammeldags dyner, der var hjemmelavede og så tunge som bly. Men hun købte så en ny dyne med dun i. Det glemmer jeg aldrig - det var hendes første investering."

Livet med tyskerne

Trods de mange fremmede var stemningen på Hanstholm de første to år af besættelsen gennemgående præget af fordragelighed, og der var kun få sammenstød mellem de fastboende og de mange nytilkomne. Det var dog ikke noget specielt for Hanstholm, men var snarest reglen i de små samfund langs den jyske vestkyst. At det heller ikke var noget specielt dansk fænomen, har Ebba Drolshagen dokumenteret i sit indfølende essay om forholdet mellem soldater og civile i Frankrig og Norge, 'Der freundliche Feind'.

Det afspændte forhold var helt efter tysk ønske, for da de tyske tropper rykkede ind over den danske grænse, skete det udelukkende, fordi man ønskede at benytte dansk territorium. Der var fra tysk side intet fjendskab mod den danske stat eller det danske folk. Den officielle begrundelse for angrebet var, at man blot var kommet for at beskytte landets neutralitet og suverænitet mod allierede angreb. Denne påstand troede de fleste af de tyske soldater formodentlig mere eller mindre på, og de tyske soldater blev nøje instrueret om, at Danmark ikke var et fjendeland men et venneland, hvor man skulle undgå alt, som kunne krænke danskerens nationale ære.

Fra dansk side havde kongen og regeringen også allerede 9. april opfordret befolkningen til "rolig og behersket holdning" og "fuldtud korrekt og værdig optræden". Fredsommeligheden i den daglige omgang ved vestkysten var i fuld overensstemmelse med proklamationerne fra både dansk og tysk side i april 1940, men den skyldtes nu snarest, at man skulle have dagligdagen til at fungere i de isolerede småsamfund. Tyskernes tilstedeværelse var uønsket, men noget man måtte leve med.

"Fussball-Landspiel Deutschland-Dänemark 6:3, 13.10.40." Blev der noteret bag på dette billede. Tyskerne på billedet er sandsynligvis fra Luftwaffes radarstation i Hamborg, men hvor der spilles, og hvem der spilles mod, er ikke opklaret.
(Museumscenter Hanstholm).

En anden faktor, som fik tingene til at glide, var de forbindelser, som udviklede sig mellem besættere og besatte. Jo oftere de civile og soldaterne omgikkes, desto flere facetter fik de som mennesker, og hverken soldater eller civile var længere en anonym masse. De besatte konstaterede af og til modvilligt, at besætterne på ingen måde var så barbariske og vilkårlige, som de havde frygtet. De fleste syntes tværtimod ganske normale, ja sågar ganske behagelige mennesker. Som Drolshagen påpeger: "Når fjenden bliver til et menneske, forbliver den patriotiske teori ofte uberørt, men ikke den levede praksis - sympati følger ikke en politisk korrekt linje".

Disse mekanismer mærkede børnene nok mest umiddelbart. Grethe og Knud Frost, der som børn begge boede lige i nærheden af artilleriafdelingens barakanlæg i Nørby, fortæller, at børnene ikke havde været vant til at opleve så meget; men nu skete der noget. De tyske soldater havde tid til at lege med børnene, og de viste dem billeder af deres egne familier. Børnene fik også lov til at besøge soldaterne i barakkerne og bunkerne. Børnene vidste egentlig godt, at tyskerne 'ikke skulle være der', og at man nok ikke burde have noget med dem at gøre. Det dilemma løste de ved at gøre forskel på 'vores' og 'fremmede' tyskere. Når deres egne tyskere stod i en butik, kunne de godt hjælp dem med at forklare sig, men var det 'fremmede', lod de som om, de ikke forstod noget.

Der er adskillige beretninger om, hvordan soldater fandt et fristed fra den militære hverdag og kom og spiste hos danske familier, og om hvordan soldaterne kom for at høre nyhedsudsendelser fra den engelske radio – noget som ellers var strengt for forbudt for soldaterne. Der var en forståelse for, at de tyske soldater selv var lede ved krigen og helst ville være hjemme hos deres familier.

Når kontakten mellem danskere og tyskere var så tæt, kunne det dårligt undgås, at der opstod forbindelser mellem de tyske soldater og danske piger og kvinder. Byen vrimlede jo med hundredvis af ensomme unge mænd i flotte uniformer. Den omstændighed, at de kom fra et andet land, kan i en tid, hvor man ikke rejste så meget, sikkert have fået dem til at virke endnu mere spændende og eksotiske. Sådanne forbindelser var naturligvis uønske-

de både ud fra et patriotisk synspunkt og ud fra tidens herskende strenge seksualmoral. Reaktionen var derfor ofte hård og fordømmende over for pigerne, som fik prædikater, hvoraf 'tyskertøs' var af de pænere. Hvilket omfang denne fraternisering havde, er det ikke rigtigt muligt at fastslå, da det stadig er forbundet med tabu. Kirkebogen lader os dog få et vist indblik i omfanget, idet der i hvert af årene 1941 og 1942 i Hansted sogn blev født fire børn uden for ægteskab, hvor der i de foregående år højst havde været et enkelt.

Det var ikke en morsom skæbne, hverken for moren eller barnet. At få et 'uægte' barn var stigmatiserende nok i sig selv, men så med en tysker!

Meta Larsen (født 1935) mærkede stemningen: "Det var ganske forfærdeligt, hvis det var sket i vores familie. Vi var nok blevet slået ihjel! Vi var jo ikke så gamle dengang; men vi havde da nogle ældre søskende… Jo der er ingen tvivl om, at forældrene til unge piger var nervøse. … Det var nok sådan, at de børn der blev født, de voksede op hos bedsteforældrene. Jo, jeg kan da huske, at der var børn, som der blev råbt efter – tyskerunger. … Ja det var barsk og så synd for de stakkels piger. Når nu der kom sådan nogle pæne og kultiverede soldater med bedre manerer og pæne uniformer. De piger var jo kun vant til fiskere – man kan da godt forstå dem."

En anden kvinde fortæller, at hendes søster "fjantede lidt med en tysk soldat en overgang. Jeg skal sandelig love for, at det var ikke populært i mit hjem. Men det var ikke noget, der blev til noget. Men det kunne det jo være blevet. Hun fik at vide, at så var hun ikke velkommen dér. Det gik så heldigvis over."

Selskabslivet blomstrede i Thy under den tyske besættelse. For nogle fik det alvorlige konsekvenser efter krigen. "Thisted var sikkert landets mest udprægede værnemagerby. Med sin beliggenhed umiddelbart bag Hanstholms fæstningsområde, blev den central for entreprenører, arbejdere og alt muligt udskud fra hele landet ..." Således lød ordene i 1945 fra den lokale leder af modstandsbevægelsen kaptajn T. P. Eiby-Nielsen. I retsopgøret efter krigen blev der dømt 335 personer ved retten i Thisted – heraf var 107 dømt efter 'landsforræder-loven' og 47 efter 'værnemagerloven'. De resterende blev dømt i forbindelse med sortbørshandel og lignende.

Selvom forholdet mellem lokale og tyske soldater var præget af fordragelighed, var der på Hanstholm ikke nogen sympati for Tyskland som sådan, - og især ikke nazismen. Ræhr-Hansted-Vigsø kommune var ikke et område for politiske ekstremister. Ved folketingsvalget i 1935 fik nazist-partiet DNSAP således kun to stemmer, og i 1939 og 1943 en enkelt – dvs. henholdsvis 0,3 og 0,15 procent af stemmerne, hvilket var langt under landsgennemsnittet. Ved de samme valg fik kommunisterne ikke en eneste stemme. Samfundet var således solidt forankret i det danske demokrati med Socialdemokratiet, Venstre og Det Konservative Folkeparti som de altdominerende partier.

Niels T. Søndergaard, som boede i Ræhr, havde familie i Hansted og kom ud at tjene dér, sammenfattede i 1980 sin vurdering af forholdene: "Folk begyndte at tale lidt tysk deroppe og begyndte at snakke med dem. Og det gik egentlig, i hvert fald i den første tid, faktisk lidt for roligt. Det var ligesom de ret hurtigt fik en god behandling – en god modtagelse som om man vænnede sig til deres ting, og man opdagede pludselig, at nu kunne der komme

andet end margarine på bordet, nu kunne der komme smør på bordet. Der skete jo en ekspansion. Nu må man huske på, at egnen deroppe var jo en meget fattig, meget religiøs, meget arbejdsom og meget nøjsom egn. Og så pludselig kommer der et rendsammen med disse mange, mange mennesker, så kom der pludselig gang i mange ting deroppe, som gjorde, at man måske nok glemte alvoren bagved."

Sammenstød mellem danskere og tyskere

Det var dog ikke alle, som lod sig charmere af de tyske soldater eller lokke af pengene.

Kamma Jeppesens plejefar kunne ikke fordrage tyskerne: "Han var simpelthen sådan imod dem, at han ville ikke engang tjene penge ved at arbejde for dem. Også selvom det var småt med penge."

Petrine Præstegaard var vokset op med et had til tyskerne og kunne fortælle om en episode, hvor hun mente, at hun nær var blevet skudt: "Vi boede den gang neden for skrænten lige øst for stedet, hvor fiskemelsfabrikkerne ligger. For at komme op i byen, skulle vi passere en bom tværs over Molevej og hver gang melde os i vagthuset. Uden for vagthuset havde tyskerne anlagt et blomsterbed formet som et hagekors. Jeg lod som om, jeg ikke så det og vadede tværs igennem blomsterne. Da jeg bagefter inde i vagthuset spurgte: "Hvem er den stodder?" og pegede på et billede af Hitler, skreg vagten ophidset, om jeg ville skydes. Nå, jeg slap nu med et 'heraus'."

I dette tilfælde af provokation skete der ikke noget, men muligheden hang til stadighed over hovedet på befolkningen. Drolshagen påpeger således, at magten hvert sekund lå hos besættelsesmagten. Den havde midlerne til at sætte sin vilje igennem, når den følte sin ære eller sine interesser truede. Dette gjaldt helt ned på det individuelle plan: De tyske soldater var bevæbnede – det var lokalbefolkningen ikke. Og hvornår den enkelte soldat reagerede, kunne man aldrig vide, især ikke når der var alkohol involveret. Derfor var det en del af befolkningens overlevelsesstrategi at forsøge at gætte sig til de mægtiges hensigter for at kunne bringe sig i sikkerhed.

De officielle danske og tyske kilder nævner stort set ingen episoder med voldelige sammenstød mellem danskere og tyskere i Hansted. Det skyldes formentlig til dels, at der faktisk kun var få sammenstød, hvilket bekræftes af senere beretninger fra holmboer. Disse beretninger nævner dog også nogle ganske alvorlige episoder, som af forskellige årsager aldrig nåede at blive anmeldt til det danske politi eller de tyske myndigheder.

Niels T. Søndergaard, dengang 15-16 år, kan fortælle om en aften, hvor han åbenbart havde udvist for stor interesse for nogle fulde, tyske soldater og deres danske veninder. En rasende soldat slog ham med knojern, så Niels fik en flænge over øjet, som måtte syes. Niels var indstillet på, at overfaldet skulle anmeldes, men både hans far og en dansk politibetjent frarådede det, fordi det ville have indebåret, at han skulle udpege soldaten i et helt kompagni, som blev stillet op på rad og række. "Det er sådan nogle små ting, som viser, at man gik ret tæt på dem, fordi man ikke var bange for dem sådan set, og alligevel skulle man ikke tillade sig noget."

Der var adskillige andre episoder, som viser, at de enkelte tyske soldater var parate til at bruge deres bevæbnede overlegenhed, hvis de blev mod-

sagt. Niels T. Søndergaard fortæller om, hvorledes en fuld tysker jagede hans bror med en pistol omkring benzintanken ved forældrenes købmandsbutik i Ræhr. Drengens mor stod ligbleg ved vinduet og overværede situationen, men kunne intet stille op.

Pastor Mehr beretter om en anden episode fra vinteren 1942/43, hvor landmand Søren Pedersen havde måttet hente jordemoderen i kane på grund af det hårde vintervejr. Nogle tyskere fik øje på kanen og ville låne den. Søren Pedersen nægtede imidlertid at udlevere den, og den tyske officer trak derpå sin revolver. Der gik så bud efter det danske politi, som var stationeret på fyret. Da politiet kom til, fik man udglattet situationen, og det endte med, at danskeren beholdt sin kane. Denne sag valgte man også at 'glatte ud', for den optræder heller ikke i politiets protokoller.

Værnemagten havde også en interesse i at ordne sagerne i mindelighed og undgå, at de eskalerede ved, at andre tyske myndigheder blev inddraget. Et enkelt eksempel er meget veldokumenteret. Det drejer sig om tyveri af en bajonet.

Sagen opstod om aftenen 12. oktober 1941, da det kom til klammeri mellem en tysk soldat og en dansk fisker på Hanstholm Kro. Tyskeren trak sin bajonet men brugte den dog ikke. Efter skænderiet så en 15-årig dreng sit snit til at snige bajonetten ud af skeden. Den tyske soldat var næppe stolt af omstændighederne omkring tabet af bajonetten, så han udførte sin egen efterforskning. Og først 19. oktober, da han mente at vide, hvem den skyldige var, meldte han det til sine overordnede. Det varede så frem til 3. november, før tyskerne rettede henvendelse til Thisted Politi om sagen.

Landbetjenten indledte sin efterforskning, som snart gav resultat: Den mistænkte dreng indrømmede, at han havde taget bajonetten, men man skulle igennem en kæde af afhøringer, før man nåede frem til, at bajonetten nok var havnet i kroens møddding. Landbetjenten gik derefter til de to sigtede og forklarede dem, at de hellere måtte se at få at fundet bajonetten. Der skete imidlertid ikke mere i sagen, så 2. december afhørte landbetjenten igen drengen og formanede ham alvorligt om, at han skulle prøve at finde bajonetten snarest muligt. 10. december henvendte betjenten sig til drengens far og indskærpede ham, at der nu skulle gøres et effektivt arbejde for at finde bajonetten. Faren lovede at finde de seks-syv personer, som ville være nødvendige for at tømme den ganske store møddding.

Om formiddagen to dage senere gik arbejdet i gang under landbetjentens opsyn. Hen på eftermiddagen blev bajonetten fundet på bunden af møddingen. Betjenten afleverede den straks til tyskerne, som erklærede, at de ikke ønskede, at der skulle ske mere i sagen, og at de ikke ønskede de sigtede straffet. Thisted Politi henlagde sagen 15. december. Kommandant Crüger konkluderede: "Dermed var denne episode ordnet til fuld tilfredshed, og den herboende befolkning var blevet en håndgribelig belæring rigere."

Evald Skovgaard, som havde været indblandet i sagen, fik også lov at være med til at grave bajonetten frem af møddingen. Han mindedes imidlertid ikke episoden med bitterhed. Tværtimod tolkede han den således, at Crüger havde nøjedes med at give ham en advarsel i forbindelse med tyveriet af bajonetten, og at han på den måde slap billigt.

Man skal blot 20 km bort - til købstaden Thisted - for at konstatere, at en så lempelig sagshåndtering ikke var en selvfølge. Her indberettede politimester

Brix allerede i juli 1941: "I almindelighed må det bemærkes, at forholdet imellem de tyske soldater og den bredere del af befolkningen gradvis er blevet dårligere; det skyldes efter de her foreliggende oplysninger så at sige udelukkende, at de enkelte tyske soldater er blevet meget mere ømfindtlige overfor alle episoder, idet det i flere tilfælde er konstateret, at ganske harmløse handlinger og udtryk fra danske statsborgeres side straks er blevet opfattet som provokation imod den enkelte, Værnemagten eller folket, og dersom et dansk publikum reagerer overfor en tysk militærpersons tilsidesættelse af naturlige danske regler, er reaktionen fra den enkelte soldats side ofte af voldsom art – nævestød og trussel med skydevåben."

I de følgende måneders indberetninger anførte politimesteren dog, at forholdene havde været nogenlunde rolige, hvilket han mente i høj grad sikkert skyldtes et forbud imod, at tyske soldater deltog i offentlig dans.

Til sammenligning er der meget få anmeldelser fra tysk side fra Hanstholm i politiets protokoller. Ud over bajonetten drejede det sig i Crügers tid som kommandant om en anmeldelse af Hanstholm Kro for dårlig mørklægning.

Tysk invasionsangst

Da det store batteri i efteråret 1941 var færdigbygget, så det ud, som om der atter ville falde en relativ ro over Hanstholmen. Der var planer om at bygge et nyt tungt luftværnsbatteri på Helshage Pynten i 1942, men ellers regnede man forsvarsanlæggene på holmen for nu at være fuldt udbyggede.

Begivenheder mere end 1.000 km fra Hanstholm skulle dog snart ændre på denne overbevisning. I sommeren 1941 havde Hitler sendt sin hær mod øst i en storstilet offensiv mod Sovjetunionen. I begyndelsen gik angrebet helt efter forventning: den sovjetiske hær blev tilføjet enorme tab, og de tyske panserstyrker rykkede langt ind i Rusland. Efterhånden som man trængte længere frem, blev den sovjetiske modstand imidlertid stærkere, og de tyske tab stadig større. Derfor måtte Hitler og hans generaler i løbet af efteråret 1941 indse, at det ikke ville lykkes dem at få afsluttet krigen på Østfronten i 1941. Dermed ville størstedelen af den tyske hær været bundet på Østfronten på et tidspunkt, hvor truslen mod kysterne i det besatte Vesteuropa øgedes med Storbritanniens voksende militære styrke og et USA, som stadig tydeligere tegnede sig som briternes reelle allierede. Situationen blev endnu mere truende, da russerne 7. december indledte en modoffensiv, som truede med at få hele den tyske front i øst til at bryde sammen. Derfor udstedte Værnemagtens overkommando 14. december en ordre om, at der langs Vesteuropas kyster skulle bygges en 'Ny Vestvold', som skulle kunne slå ethvert allieret landgangsforsøg tilbage. Befæstningen skulle gøre det muligt at reducere hærstyrkerne i Vesteuropa til fordel for Østfronten, uden at forsvarsevnen samtidig blev svækket. De nye forsvarsanlæg blev siden i den tyske propaganda kendt under navnet 'Atlantvolden'.

De tyske militære chefer i Danmark gik straks i gang med at overveje, hvordan man bedst kunne forbedre forsvaret af de danske kyster efter de nye retningslinjer. Det var indlysende, at forsvaret skulle forstærkes på de steder, som man anså for særligt vigtige og særligt truede. Her havde det tunge batteri på Hanstholm en central placering, og man nåede frem til, at pigtrådsspærringen omkring det skulle forstærkes, mens der skulle anlægges nye spærringer

omkring hver af dets fire kanonstillinger samt omkring ildledelsesbunkeren. Desuden skulle der bygges en eller to feltmæssige forsvarsstillinger til infanteri nær batteriet.

Den faktiske fastlægning af placeringen ude i landskabet kom dog på grund af vintervejret først i gang hen i april 1942, hvor en rekognosceringsstab fra hæren rejste rundt og fastlagde de enkelte stillingers placering. I Hanstholm indebar rekognosceringen primært, at der blev anlagt en feltmæssig forsvarslinje med pigtrådsspærringer, som skulle beskytte det tunge batteri mod angreb fra øst. Pigtrådsspærringen forløb tværs over Hanstholmen fra nord til syd ca. en kilometer øst for byen, og den afskar et område på ca. 3,5 km2. Forsvarsstillingen var i første omgang ikke særlig imponerende, da dens anlæg var opbygget af jord og tømmer, men den afskar den civile bebyggelse på holmens yderste del fra omverdenen, og holmens beboere kom dermed til at bo midt i et tysk befæstningsanlæg.

Hanstholm fik også fint besøg i foråret 1942, idet den tyske flådes øverstbefalende, storadmiral Raeder, inspicerede Jyllands vestkyst og dens forsvarsberedskab. 19. maj tilbragte Raeder således tre timer i Hanstholm. Raeders indtryk af forholdene i Jylland var ikke opløftende. Han fandt således, at kystforholdene var egnede til en landgang, mens forsvarssystemet kun var svagt udbygget. For Hanstholms vedkommende konkluderede han, at det tunge batteri ved Hansted måtte anses for særligt truet. Selvom forsvaret var blevet forbedret med begrænsede midler, var det stadig langt fra tilstrækkeligt.

På dagen for Raeders inspektion blev de tyske tropper ved Nordjyllands kyster sat i højeste beredskab på grund af efterretninger om, at der blev indskibet tropper i Skotland. Alarmen blev først afblæst 25. maj. Der var således

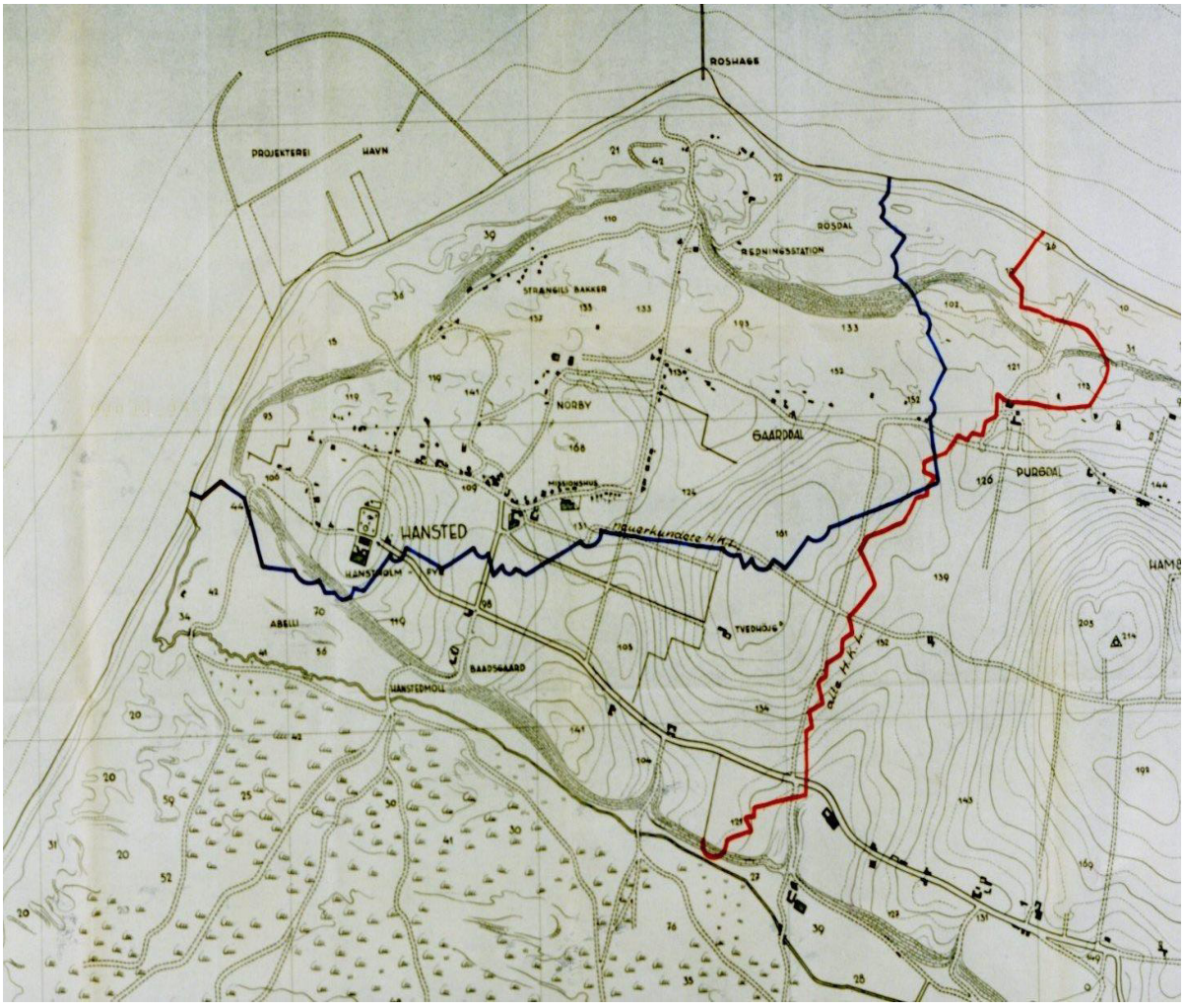
Henrettelsen af Kurt Schinek

Kl. 7.30 om morgenen 23. oktober 1942 bragede en salve på ti skud ved landingspladsen i Hansted. Holmboerne fik dermed en påmindelse om krigens gru og Værnemagtens brutalitet, for skuddene var ikke led i endnu en skydeøvelse, men kostede med fuldt overlæg den 24-årige marinesoldat Kurt Schinek livet. Trods tysk afspærring var holmboerne ikke i tvivl om, hvad der udspandt sig.

Kurt Schinek var dømt for at have forladt sin tjeneste ved luftværnsartilleriet i Hanstholm under påskud af, at hans far var blevet såret under et bombeangreb i Hamborg. Derefter havde han forsøgt at flygte til Schweiz med sin kæreste. De blev imidlertid pågrebet ved grænsen, og Schinek blev sendt til krigsretten i København, som dømte ham til døden. Efter dommen var afsagt, blev han ført til Hanstholm, hvor dommen skulle eksekveres af soldater fra hans eget batteri.

Kurt Schinek var ikke blot én af de ca. 20.000 tyske soldater, som under Anden Verdenskrig døde foran henrettelsespeletonen. Han var døbt, men klassificeredes af nazisterne som "halvjøde", da hans far var jøde. Det indebar, at han ikke havde mulighed for at gifte sig med sin kæreste, hvilket førte til den desertering, som han siden blev henrettet for. Kurt Schineks skæbne illustrerer både Værnemagtens skånselsløse justits og nazisternes forfølgelse af jøderne, som kom til at koste seks millioner mennesker livet, og som altså strakte sine fangarme helt ud i 'Flødeskumsfrontens' fjerneste afkrog i Hanstholms klitter.

Gravkors over Kurt Schinek på krigskirkegården i Frederikshavn. (Foto: Kenneth Kristensen).



Tysk kort fra august 1942, som tydeligt viser, hvorledes den yderste del af holmen blev afskåret fra omverdenen. Den røde streg markerer den forsvarslinje, "hovedkamplinjen", som blev fastlagt i april 1942. Den blå linje markerer en ny forsvarslinje, som af hensyn til begrænsede mandskabsressourcer blev trukket tættere på det store batteri. (BA-MA, RM 45 III/48).

en fornemmelse af akut hastværk med at få forstærket forsvaret af vestkysten og især Hanstholm.

På denne baggrund havde Otto Crüger god grund til at mene, at truslen mod hans stillinger var overhængende, og han tog derfor sine forholdsregler til at forbedre sikkerheden. Hans blik faldt på fire dansk beboede huse, som lå ved Molevej inden for det tunge batteris pigtrådshegn. Efter kommandantens mening udgjorde det et sikkerhedsproblem at have danskerne boende i stillingen, da fjendtlige agenter ville kunne skjule sig i husene eller opbevare våben og udstyr dér. Crüger ønskede derfor de i alt 15 beboere sat ud af deres hjem.

Allerede 21. april var repræsentanter for den danske stat mødtes med en løjtnant fra batteriet for at drøfte sagen, og det blev besluttet, at lejerne af de fire statshuse skulle siges op med det almindelige varsel på tre måneder, således at Værnemagten kunne overtage dem pr. 1. august. Da rømningen af husene foregik som en almindelig opsigelse af lejemålet, foregik denne første rømning af civile huse tilsyneladende helt glat og nærmest i ubemærkethed.

Også fra dansk side var man sig bevidst om, at situationen i Hansted kunne blive alvorlig. Allerede i foråret 1941 blev der et afholdt samaritterkursus i Hansted, så civile kunne lære at håndtere en nødsituation, og i juli afholdtes den første katastrofeøvelse, som der skulle afholdes 12 af om året. Statens civile Luftværn havde siden sommeren 1941 arbejdet på en luftværnsplan for Hanstholm. Udarbejdelsen af planen gik imidlertid langsomt, og den var præget af at være et stykke skrivebordsarbejde, så det var først i løbet af marts-april 1942, at en konkretisering af luftværnstiltagene blev begyndt. Der var bl.a. på tale at stationere en politibetjent og fem-seks CB-betjente (Civilt Beredskab) fra kasernen i Vrå. Der blev nu anlagt offentlige beskyttelsesrum af tømmer til at rumme halvdelen af stedets befolkning. Midt i juni blev der så endelig stationeret tre politibetjente på fyret, og der blev opstillet en luftværnssirene i Hansted.

Tysk kortskitse fra april 1942 over den nordlige ende af Molevej med de fire huse, der blev rømmet som de første kontrolposter. Mod henholdsvis syd og nord lå kontrolposterne "Hauptwache" og "Wache-Nord". Batteriområdet var naturligvis indhegnet med pigtråd, men det er ikke markeret på skitsen. (BA-MA, RM 45 III/346)

Tysk ønske om evakuering

Rømningen af de fire huse var kun en spæd begyndelse, for fornemmelsen af overhængende fare for et angreb på Hanstholm fik den tyske marine til at overveje at få fjernet hele den danske befolkning fra den yderste del af holmen.

Danskerne fik det første nys om planer om en mere omfattende rømning 11. juni 1942. Under et møde hos det tyske gesandtskab nævnte en tysk embedsmand, Dr. Stalmann, således en passant over for en dansk departementschef, Eivind Larsen, at der fra tysk side var rejst krav om evakuering af Hansted og Hanstholm Havn. Tyskeren troede åbenbart, at danskerne allerede var informeret, for nærmere udspurgt kunne han ikke give mange detaljer. Det var da også først 20. juni, at den tyske marines øverstkommanderende i Danmark, admiral Mewis, skrev til Værnemagtens øverstkommanderende i landet, general Lüdke, for at få udvirket en evakuering af Hanstholm og standsning af havnebyggeriet med henvisning til, at det af militære grunde var blevet nødvendigt at inddrage området omkring Hansted i 'det udvidede forsvarsområde'. Generalen kvitterede for admiralens anmodning ved en uge senere at sende den videre til den civile tyske forvaltning, som derefter skulle tage sagen op med de danske myndigheder.

Admiralen afventede imidlertid ikke sagens gang gennem det dansk-tyske bureaukrati. Allerede samme morgen, som brevet til general Lüdke gik afsted, havde Mewis tilsagt vicepolitimester Arthur Dahl, leder af Statens civile Luftværn, til et møde i sit hovedkvarter på Hotel Phønix i København. Emnet for mødet var evakueringen af Hanstholm, som Mewis betegnede som "en absolut militær nødvendighed". Det var dog op til den lokale kommandant, Crüger, at udarbejde en detaljeret plan, og Dahl henvistes til at føre forhandlinger om alle planens enkeltheder med ham. Admiralen erklærede, at han var på det rene med, at evakueringen af Hanstholm ville få alvorlige konse-

Andre evakueringer

Evakueringen af Hanstholm var enestående i Danmark, idet det var den eneste kystby, som blev udsat for en total rømning på grund af befæstningen. I andre kystbyer blev der kun evakueret enkelthuse, som lå i skudfelter eller skulle bruges af Værnemagten. Hårdest gik det i Thy ellers ud over Stenbjerg, hvor man blev nødsaget til rømme 14 huse i slutningen af 1943. I 1944 blev der desuden udarbejdet evakueringsplaner for kystbyerne, så civilbefolkningen kunne bringes i sikkerhed med meget kort varsel.

Andre steder langs "Atlantvolden", som ansås for mere truede, skete der langt mere omfattende rømninger. I Holland, hvor kysten også var langt tættere beboet, var evakueringen af kystzonen meget omfattende, og hele 44 kommuner langs Nordsøen blev berørt af evakueringer.

Hårdest ramt i Holland var Haag – 1/4 af hovedstadens indbyggere blev fordrevet fra deres hjem. Scheveningen blev næsten fuldstændigt evakueret i løbet af 1942-44. De første 350 boliger ved kysten blev rømmet med kun en uges frist i maj 1942. Derefter blev hele byen så gradvist rømmet, og et stort antal bygninger blev revet ned for at skabe et bredt, ubebygget bælte med frit skudfelt hele vejen omkring byen. I begyndelsen af 1943 var næsten 140.000 mennesker blevet evakueret i Haag-Scheveningen. Rømningen blev beordret af Værnemagten og videreformidlet af den tyske rigskommissær, men i praksis gennemført af Haag kommune. Hvorledes beboerne blev kompenseret for tab af bolig og beskæftigelse fremgår ikke af litteraturen.

kvenser for befolkningen, men i princippet stod sagen fast, selvom man altid ville kunne tale om visse enkeltheder.

Straks efter mødet med admiralen berammede Dahl et møde i Hansted. Allerede 22. juni mødtes en række repræsentanter for de danske myndigheder: Dahl selv, amtmand Egedorf for Thisted Amt, kaptajn S. A. Andersen, chef for Vestre Luftværnskommando, politimester E. Brix i Thisted samt sekretær i Indenrigsministeriet, Vostrup, med Crüger i Hansted.

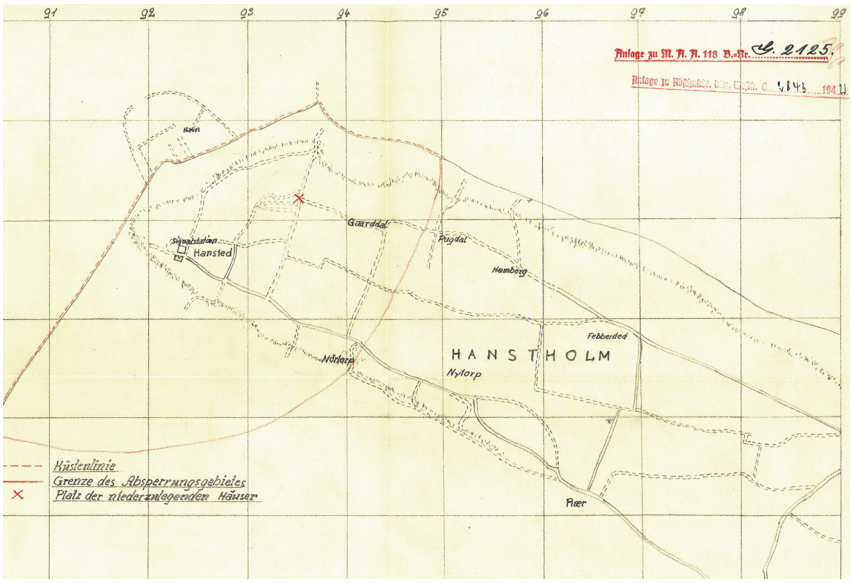
Den tyske kommandant forklarede de fremmødte danskere, at stort set hele Hansted by burde evakueres omgående. Han angav, at ønsket om evakuering ikke så meget skyldtes, at man frygtede direkte småangreb, 'raids', men mere en egentlig belejring. Tyskerne havde samlet betydelige lagre af fødevarer til deres egne tropper, men den tyske kommandant så sig ikke i stand til også at afse forsyninger til civilbefolkningen. I givet fald ville han simpelthen lade befolkningen afmarchere under tysk ledelse - hvis det var muligt!

Crüger drog derfor den konsekvens, at hele den yderste del af Hansthomen burde evakueres. Han var dog indstillet på at lade fyrpersonalet og ti bønder forblive indenfor det afspærrede område. Resten af befolkningen, anslået ca. 600 personer, skulle derimod væk. Han foreslog, at fiskerne blev evakueret til Pugdal umiddelbart øst for fiskerlejet, og for at de kunne fortsætte deres fiskeri, skulle der anlægges en ny vej til fiskerlejet nedenfor skrænten. Syv huse, som lå i vejen for kampanlæggene, burde nedrives.

Trods tyskernes alvorlige bekymringer var de danske repræsentanter ikke indstillede på en så radikal løsning. Dahl foreslog i stedet en mellemløsning, som gik ud på, at de huse, som lå i skudfelter, blev udpeget til nedrivning, og at huse, som lå indenfor "det særligt befæstede område" blev evakueret. Han regnede selv med, at omkring ti huse skulle nedrives og 20-30 huse evakueres. Til genhusning af de evakuerede kunne der bygges barakker udenfor det befæstede område. For de øvrige dele af bebyggelsen foreslog han, at de danske myndigheder udarbejdede en evakueringsplan, som gik ud på midlertidig genhusning udenfor området. Denne plan skulle dog først bringes til udførelse, når situationen blev mere truende, og når tyskerne beordrede en samlet afmarch under dansk ledelse.

Mens man fra dansk side altså forsøgte at forhandle sig frem til en begrænset rømning af den civile bebyggelse, var Ministeriet for Offentlige Arbejder meget hurtig til at følge det tyske krav om standsning af havnebyggeriet. Ordren faldt 25. juni, og allerede den følgende morgen blev arbejdet indstillet. Alle løst ansatte arbejdere, i alt 75, blev afskediget. Den pludselige standsning af arbejdet betød, at de forskellige byggeprojekter ikke blev ordentlig afsluttet, og at havneanlægget derfor ville være særligt udsat for at blive ødelagt af elementernes rasen. Havneingeniøren forhørte sig derfor hos Crüger om, hvor længe han forventede, at byggeriet skulle ligge stille. Den tyske kommandant svarede, at det ville blive til krigens afslutning, men understregede betydningen af, at man drog omsorg for, at anlæggene ikke blev ødelagt i mellemtiden. Herefter gav ministeriet sin tilladelse til, at Vandbygningsvæsenet gik i gang med at udføre sikringsarbejder på havneanlæggene.

9. juli var der atter et større møde i Hansted med ni deltagere fra dansk



Tysk kort fra slutningen af juni 1942, som markerer den del af holmen, som kommandant Otto Crüger ønskede rømmet af dens danske indbyggere.(BA-MA, RM 45 III/48)

og tysk side. Vicepolitimester Dahl gjorde på mødet rede for de danske planer for rømning af huse, som omfattede de fire indenfor batteriområdet og ca. syv, som lå i skudfelter. Imidlertid ønskede han, at der blev taget afstand fra en øjeblikkelig total evakuering. Ikke blot ville en total evakuering være et meget alvorligt indgreb overfor den stedlige befolkning, men man risikerede også, at den ville skabe uro i andre kystbebyggelser, som kunne frygte at blive ramt af en sådan evakuering. Crüger understregede overfor danskerne, at hans foresatte ønskede en evakuering 'før alarm', ikke 'ved alarm'. For alle tilfældes skyld skitserede han dog en plan, som kunne sikre en hurtig evakuering af Hansted ved alarm. Planen indebar en stationering af tre danske politibetjente samt ti busser i Hansted. Herved skulle befolkningen kunne være ti km fra Hansted senest en time efter, ordren til evakuering var givet.

To dage senere fremlagde danskerne en meget detaljeret plan for en evakuering af Hansted ved alarm, som i store træk svarede til Crügers forslag. Planen foreskrev, at beboerne skulle være ude af Hansted senest en time efter, at ordren var givet af Værnemagten. Tre politibetjente og mindst 12 CB-betjente skulle stationeres ved Hanstholm Fyr til at forestå gennemførelsen af evakueringen. Der skulle desuden placeres ti rutebiler og ti lastvogne forskellige steder i Hansted. Befolkningen skulle samles fem steder i byen, og de skulle derefter køres til to samlingspunkter ca. ti km fra Hansted, hvorfra de evakuerede skulle fordeles på en række forud udpegede husholdninger.

Umiddelbart herefter satte de danske myndigheder de praktiske forberedelser i værk. Lederen af politistyrken, overbetjent Dalbye, som var blevet udnævnt til leder af Hanstholm luftværnsdistrikt, gik i gang med at organisere samariterkorpset, idet han inddelte byens 18 samaritter i hold, som fik mødetjeneste en uge ad gangen. I denne periode måtte samaritterne ikke forlade byen uden Dalbyes tilladelse. I løbet af juli indkaldtes et antal unge mænd fra kommunen til en to ugers uddannelse til CB-betjente (som erstatning for værnepligt) under Dalbyes ledelse; blandt disse var Hanstholms senere borgmester Christian Hansen. I begyndelsen af august var uddannelsen af 12 CBere

afsluttet, og af disse blev otte antaget til fast tjeneste, mens fire kun skulle give møde under alarm. CBerne skulle udøve polititjeneste, samaritterne sanitetstjeneste, mens nogle havnearbejdere skulle foretage rydningstjeneste.

Tyskerne gik i første omgang med til den danske evakueringsplan, og det var således lykkedes de danske embedsmænd at afværge en total evakuering af Hanstholm. Selvom Crüger accepterede det danske forslag til en evakuering 'ved alarm', var han fortsat overbevist om, at en total rømning af byen ville være den bedste løsning. Han skrev således 10. juli til admiralen i København og skitserede en plan for evakuering, som omfattede 173 huse og 822 personer. Indenfor det befæstede område ville han give tilladelse til, at der kunne forblive otte bondefamilier, fem mand fra fyrvæsenet foruden fire buschauffører samt ca. 25 arbejdere, som var ansat hos Værnemagten.

Diskussionen gik frem og tilbage mellem danskere og tyskere, og det lykkedes på den måde i første omgang de danske myndigheder at undgå, at andre end de fire huse i selve batteri-området blev rømmet.

Befæstningsbyggeriet var i mellemtiden tiltaget i omfang, idet man i løbet af sommeren 1942 havde besluttet, at der skulle bygges bombesikre betonbunkere i støttepunkterne ved vestkysten. Her havde Hanstholm naturligvis høj prioritet, og i september begyndte man at bygge bunkere med to meter tykke vægge og lofter i forsvarsringen omkring byen. Pigtrådshegnene blev

Den gode kommandant

Dr. Otto Crüger (1888-1942) kom til Hanstholm allerede 12. april 1940, og fungerede frem til udgangen af 1942 som kommandant for den stadigt voksende garnison i området.

Crüger var veteran fra Første Verdenskrig, og - som de fleste andre officerer i kystartilleriet - var han reserveofficer og genindkaldt ved mobiliseringen i august 1939. I det civile liv var han biolog og leder af et institut for plantebeskyttelse i Østprøjsens hovedstad Königsberg.

Som kommandant fik Crüger et ry for at være meget forstående og hensynsfuld over for lokalbefolkningen. Den lokale tradition mener sågar, at det endte med, at han blev forflyttet, fordi han skulle have "været for lempelig over for befolkningen og givet dem for mange indrømmelser". Ikke desto mindre var det ham, som var arkitekten - hvis ikke direkte idémanden - bag evakuering af Hanstholm i 1942.

Han fik særlig en plads i den lokale overlevering, fordi hans liv sluttede i Hanstholm ved, at han 29. december 1942 skød sig med sin tjenestepistol. Forklaringerne på hvor, hvordan og hvorfor Crüger begik selvmord, varierer stærkt. Det bedste bud er dog givet af overklitfoged Axel Rasmussen, som i kraft af sin stilling som Hanstholm Reservatets beskytter ofte var i kontakt med Crüger, og han fattede sympati for manden, som jo også i sit civile liv var en kollega. Rasmussen forklarede, at Crüger under sit ophold i Hanstholm havde udviklet et stadigt stigende alkoholforbrug, angiveligt fordi en intrigant næstkommanderende skabte en dårlig stemning i staben.

Siden blev arbejdspresset i forbindelse med udbygningen af stillingerne og planerne for evakuering åbenbart for stort, og i juli 1942 fik han et nervøst sammenbrud som følge af stress. Efter en sygeorlov vendte han tilbage til Hanstholm, og det var meningen, at han skulle have overtaget en ny stilling et andet sted i det nye år – men så langt nåede han altså ikke. Rasmussen fortæller, at Crüger var afmagret og gjorde et deprimeret indtryk sidste gang, han så ham.

på samme tid forstærket med rækker af panserspærringer i form af store jernkryds, som snoede sig henover markerne. Den øgede aktivitet indebar i stigende grad, at grundejernes ejendomsret blev krænket ved, at tyske soldater eller danske entreprenører uden varsel begyndte at bygge spærringer eller grave stillinger. De danske grundejere klagede deres nød til det danske politi, som så måtte ud og se på forholdene. Politiet henvendte sig derefter til den danske entreprenør, som indstillede arbejdet i to dage. Crüger var imidlertid ikke længere indstillet på at lade formaliteter forsinke arbejdet, så i begyndelsen af september skrev han til politimesteren i Thisted og bad med henvisning til den militære nødvendighed om, at det danske politi ikke forstyrrede eller stoppede arbejdet. I stedet skulle politiet straks underrette ham, hvorefter han ville tage sig af sagen.

Delvis evakuering

Tyskernes tålmodighed slap imidlertid til sidst op, og på et møde 18. september stillede Crüger et ufravigeligt krav om, at hele bebyggelsen i det tunge batteris nærområde, 'det særlige område', som omfattede fiskerlejet, Molevej, Bjerget og Nørby, i alt 43 huse skulle rømmes, og 55 familier med 179 personer ville blive berørt. Den eneste indrømmelse, som det lykkedes Dahl at få, var, at man fik en frist til 20. oktober – i nødsfald 1. november 1942 - inden beboerne skulle være ude, og at tyskerne frafaldt kravet om nedrivning af tre af husene.

22. september var amtmand Egedorf i Hanstholm for at forhandle med de berørte familier. Han konstaterede, at beboerne nok havde været forberedte på, at det kunne gå sådan, men kravet om rømning "blev modtaget med nogen bitterhed, og der rejste sig enkelte røster for, at man til det sidste skulle nægte at flytte". Det lykkedes dog amtmanden at få dem overbevist om, at det ikke nyttede at protestere, og i stedet fik ham dem overtalt til at gå ind i realitetsforhandlinger.

Vreden gik nok mest ud over repræsentanterne for den danske stat. I hvert fald bemærkede den tyske kommandant i sin stemningsberetning fra 1. oktober, at man mærkede bitterheden blandt de ramte, men at deres optræden over for Værnemagten med få undtagelser fortsat var korrekt. Han tilføjede to måneder senere, at alle husene var blevet overdraget i pinligt rengjort stand.

Egentlig havde Egedorf været indstillet på, at husejerne skulle udleje deres huse til Værnemagten. Det var ejerne imidlertid ikke interesserede i, da de havde behov for kapital til at begynde en ny tilværelse for. Det spillede desuden ind, at man frygtede, at husene ville blive ødelagt af skydning og af Værnemagtens brug. I stedet blev de privatejede huse købt af staten til markedsprisen, og husejerne fik desuden godtgørelser af samme art som lejerne. Den præcise købspris blev i hvert enkelt tilfælde fastsat af en vurderingskommission bestående af repræsentanter fra Thisted Amt og Værnemagten ud fra opmålinger og tilstandsrapporter udført af arkitekt Jens Foged fra Thisted. De af de evakuerede, som boede til leje i statens huse, fik udbetalt et beløb, som skulle dække flytteomkostninger og 'almindelig vanskeliggørelse' samt erstatning for de forbedringer, som de måtte have udført på statshusene. Fiskerne fik desuden tilskud til bygning af nye redskabsskure.

Amtmanden bestræbte sig på at finde plads til de evakuerede familier i selve

Hansted, så de ikke også mistede deres arbejde. Heldigvis viste befolkningen sig meget beredvillig til tage imod de evakuerede familier, så man rykkede sammen i husene, selvom det blev trangt, når en hel familie måtte deles om et enkelt eller to rum. En halv snes familier kunne dog ikke finde plads på denne måde, og til dem begyndte staten at bygge en baraklejr med 12 barakker ved Nytorp, 2 km sydøst for Hansted. Kun et par familier valgte at søge helt bort.

I praksis kom rømningen af husene dog til at trække mere ud end forudset. Det var således først 9. november, at ni lejere kunne flytte ind i barakkerne ved Nytorp – og på det tidspunkt var lejren langt fra færdig.

Man var dog endnu ikke færdige med denne evakuering, før ritmester Eilskov Jensen, som var leder af luftværnet i Thisted Amt og havde ansvaret for evakueringen, midt i oktober fik besked om, at tyskerne yderligere ønskede rømning af 20-30 huse, som lå i seks mindre områder indenfor byen.

Dette nye forlangende - og muligheden for fornyet krav om rømning af hele byen - bekymrede amtmand Egedorf meget, og 18. oktober skrev han til Indenrigsministeriet: "… en sådan større evakuering må betegnes som en katastrofe for Ræhr-Hansted-Vigsø kommune. Man tillader sig derfor indtrængende at henstille, at det søges udvirket, at eventuel yderligere evakuering sker i så lille et omfang, som det overhovedet måtte være muligt."

Tyskerne bliver stålsatte

Amtmandens bøn hjalp imidlertid ikke, for tyskerne var nu blevet utålmodige. De havde siden slutningen af juni set den totale rømning af Hanstholm som den ideelle løsning, og nu var man ikke indstillet på yderligere forhalinger - måske som en følge af udskiftningen af general Lüdke med den mere bistre general von Hanneken, som ved sin tiltræden havde erklæret, at "fra nu af fremsætter Værnemagten ikke længere ønsker, men krav". 19. oktober 1942 skrev admiral Mewis således til general von Hanneken med ønsket om en evakuering af hele den resterende civile bebyggelse på Hanstholm. I brevet gav admiralen udtryk for, at han nu fandt rømningen tvingende nødvendig af hensyn til den yderligere udbygning af støttepunktet. Allerede to dage senere kunne Crüger oplyse Eilskov Jensen om, at man nu fra militær side gik efter en total evakuering af Hansted, og 26. oktober fik danskeren udleveret en kopi af den tyske skrivelse, som han straks sendte videre til amtmanden.

På lokalt plan var man altså klar over, at den totale evakuering nu var lige oppe over. Så længe der ikke forelå nogen afgørelse, kunne man dog ikke gøre noget i sagen, så man fortsatte arbejdet med den begrænsede rømning, som var i gang. Det var også Indenrigsministeriets indstilling, at man måtte afvente et konkret udspil, før man kunne tage yderligere stilling.

I mellemtiden blev sagen forhandlet mellem den rigsbefuldmægtigede og det danske justitsministerium, og 17. november fremsendte tyskerne en formel skrivelse med kravet om rømning af de resterende dele af bebyggelsen, standsning af havnebyggeriet samt nedlæggelse af fiskerlejet og redningsstationen.

Dermed var sagen afgjort, og 21. november afholdtes et møde i Hansted, hvor de nærmere betingelser for evakueringen blev aftalt. I mødet deltog fra tysk side bl.a. Crüger og fra dansk side amtmand Egedorf, vicepolitimester Dahl og Eilskov Jensen. På mødet fremlagde tyskerne krav om, at rømningen

skulle være afsluttet den 15. februar 1943, dog med en 'skånefrist' frem til 1. marts. Da tyskerne imidlertid ønskede evakueringen gennemført hurtigst muligt, ville man fremme den frivillige udflytning ved en 'flytteprædmie' til familier, som kunne forlade Hansted inden henholdsvis 15. december og 1. januar. Tyskerne fastslog, at som ved den tidligere evakuering ville det være mest praktisk, at man ikke lejede de evakuerede huse, men købte dem på den danske stats vegne; derved undgik man nye forhandlinger, hver gang en bygning skulle nedrives eller ombygges.

Nu var der ikke meget at forhandle om, så de følgende dage udarbejdede amtmand Egedorf en bekendtgørelse, som i hovedpunkterne svarede til de tyske forslag. 25. november fordeltes amtmandens brev til alle husstandene i Hansted – evakueringen af hele den yderste del af Hanstholmen var nu blevet officiel. Blandt de, som måtte bringe det triste budskab ud, var Hanstholms senere borgmester, Christian Hansen, der var CB-betjent.

Erwin Rommel - Tysklands mest berømte general - på inspektion i Hanstholm 7. december 1943. Rommel yderst til venstre, dernæst general von Hanneken, admiral Ruge (Rommels flåderådgiver) og endelig Hanstholms kommandant Dietrich Knippenberg. (Museumscenter Hanstholm).

Evakueringen effektueres

Nu da evakueringen var blevet kundgjort, forestod der et stort arbejde for myndighederne. Arbejdet kom til at foregå efter samme mønster som ved den delvise evakuering, så 85 private ejendomme og grunde skulle værdisættes, og for alle beboeres vedkommende skulle der beregnes erstatninger for tab af forretning og arbejde m.m.

Holmboerne var især vrede og utrygge ved, at tyskerne skulle være med i processen med at fastsætte erstatningens størrelse – man mente, at det burde være en sag mellem de danske statsborgere og de danske myndigheder, og at tyskerne sikkert ville snyde. Denne skepsis var ikke helt ubegrundet, for Kriegsverwaltungsrat Sund, som repræsenterede den tyske side, var en nøjeregnende herre. Formelt set var det tyskerne, som betalte for evakueringen, så han lagde stor vægt på, at der ikke blev ydet erstatning for den del af tabet, som skyldtes gevinsten fra 'værnemagtskonjunkturen', dvs. den øgede omsætning, som Værnemagtens aktiviteter havde afstedkommet. Hvis man gav erstatning for tab af indtægter fra Værnemagten, ville Værnemagten jo have betalt denne konjunktur to gange. Man ønskede kun at give erstatninger således, at man i byen kunne genoprette de normale leveforhold og ikke finansiere en "uberettiget social opstigen på den tyske Værnemagts regning"!

Admiral Mewis på afskedsvisit i Hanstholm i marts 1943. Officeren til venstre er formentlig Herman Schneider, der var kommandant i Hanstholm fra december 1942 til maj 1943. (Museumscenter Hanstholm).

Handlende og håndværkere i Hansted fik derfor deres erstatning udregnet på baggrund af deres omsætning i årene 1937-39. To urmagere, som havde indrettet et reparationsværksted, måtte således nøjes med en erstatning på 200 kr. for tab af arbejdet, da den blev vurderet som en 'ren konjunkturforretning'.

Dette var principper, som den danske amtmand naturligvis kunne tilslutte sig, for i sidste ende blev alle evakueringsomkostningerne betalt af den danske stat, da de penge, tyskerne betalte med, blev trukket fra værnemagtskontoen i Nationalbanken. Imidlertid måtte han samtidig sørge for, at erstatningerne ikke blev så skrabede, at holmboerne blev alt for utilfredse – det var en nærmest umulig balancegang.

Forhandlingerne mellem myndighederne og boligejerne var ofte hårde, og mange steder måtte kommissionen vende tilbage flere gange, før man nåede til enighed. Det, som stod til forhandling, var dog udelukkende størrelsen på erstatningen og købssummen - at man skulle fordrives fra sit hjem var ikke til diskussion. Nogle husejere var utilfredse med den pris, som arkitekt Foged havde regnet sig frem til, og entrerede med andre arkitekter, men som sognerådsformand Anton Jensen, der var med i kommissionen, konstaterede: "Dette faldt ikke ud til deres fordel". I nogle tilfælde voldte det også problemer, at ejerne havde ladet ejendomsvurderingen stå lavt af hensyn til ejendomsskatten – det kom selvfølgelig til at svide til dem ved tvangssalget. Beregningen af størrelsen på erstatningen for tab af forretning og arbejde skete på grundlag af oplysninger fra skattebøgerne, og hvis indtægterne havde været angivet for lavt overfor skattevæsenet, fik det naturligvis betydning for erstatningens størrelse – dette skulle især have været problem i forhold til

fiskerne. I det hele taget var Kriegsverwaltungsrat Sund ikke imponeret over håndteringen af skattesagerne i kommunen.

De sidste forhandlinger om erstatningernes størrelse blev afsluttet i midten af februar 1943. Nu opstod der imidlertid igen utilfredshed og utryghed blandt holmboerne, for pengene kom ikke til udbetaling, og man var bange for at blive snydt. Amtmanden forklarede det med et omstændeligt tysk bureaukrati og med, at arbejdet havde ligget stille i næsten en måned omkring jul og nytår, fordi de ansvarlige tyskere tog hjem på orlov. I slutningen af februar overførte tyskerne dog en del af beløbet til amtet, som så kunne begynde at udbetale forskud til de evakuerede – det fulde købsbeløb blev først udbetalt, når alt papirarbejde med kreditforeninger m.m. var afsluttet.

Når holmboerne havde tømt deres huse, afleverede de husnøglerne til de danske civilforsvarsbetjente, der holdt vagt oppe ved fyret. Hver eftermiddag kom der en tysk soldat, og sammen med ham gik de danske betjente rundt til hvert enkelt hus og inspicerede det. Derefter blev huset og nøglen overdraget til tyskeren.

31. januar 1943 blev den sidste gudstjeneste holdt i Hansted Kirke. Ifølge Thisted Social-Demokrats referat var det en gribende gudstjeneste: "Stormen, regnen og det mørke vejr forøgede den følelse af uhygge og usikkerhed over for fremtiden, der råder menneskesindet i disse alvorstunge dage." Kirken var fyldt til sidste plads, og to bryllupper og barnedåb var livsbekræftende indslag. Både pastor Mehr og provst Hjortsvang talte i kirken. Efter gudstjenesten gik menighedsrådet med pastoren og provsten i spidsen ud af kirken i procession med kirkens hellige kar, alterstager og messehagel, som skulle overføres til Ræhr. Ved udgangen tog Mehr afsked med hver enkelt deltager i gudstjenesten. Artiklen sluttede: "Hvornår kan hanstedboerne atter samles i deres kirke? Alle i vort land vil være enige i ønsket om, at det ikke må vare længe."

Aviserne skrev ikke om de indledende øvelser i evakueringen af Hansted, da militære interesser jo var involveret. Første gang den større offentlighed officielt fik nys om dem, var i en lille artikel om den kommende rømning af Hansted Kirke i Thisted Amtsavis 19. januar 1943. Artiklen gav ikke anden forklaring end ordene "forholdene har medført" – men så vidste folk nede i Hurup nok også, hvad det drejede sig om. Lidt forklaring kunne man dog få, hvis man havde adgang til illegale blade, idet 'De frie Danske' skrev om sagen i sit december-nummer og 'Frit Danmark' i februar-nummeret.

10. februar rømmede den danske besætning Hanstholm Fyr og overdrog dets anlæg til Værnemagten. Man kunne så i den følgende tid i aviserne følge, hvordan den ene funktion efter den anden i Hansted blev afviklet: i slutningen af februar flyttede Hansted Skole til Ræhr, og med udgangen af måneden blev Hansted brevsamlingssted og telegrafekspedition nedlagt. 17. marts noterede aviserne, at politivagten i Hansted nu var nedlagt og flyttedes til Ræhr, da den sidste civile havde forladt Hansted dagen før.

Evakueringen blev altså afsluttet en måned senere end den officielle frist og 14 dage senere end den uofficielle. Årsagen hertil var, at færdiggørelsen af barakker til de evakuerede trak ud, og Crügers afløser som kommandant, Dr. Hermann Schneider, erklærede sig derfor indforstået med forsinkelsen.

Den danske stats udgifter ved den samlede evakuering blev opgjort til knap 2,9 millioner kr. for ejendomskøb, erstatninger og flytteudgifter. Der-

til kom udgifterne til opførelse af evakueringslejre, som i oktober 1944 blev opgjort til 877.950 kr. – en del af disse udgifter kunne dog hentes ind igen i form af husleje.

Genhusning af holmboerne

Opgaven med at skaffe husly til de evakuerede var kompliceret. Amtmanden ønskede så vidt muligt, at man skaffede plads i nærområdet. Det var oplagt at udvide den eksisterende baraklejr i Nytorp, og det var da også i den retning, Eilskov Jensen i første omgang arbejdede. Imidlertid blev han i midten af december advaret af tyskerne mod en større udvidelse af denne lejr, da det var muligt, at også dette område i det kommende forår ville blive inddraget i befæstningens forterræn. Derfor besluttede man sig for at nøjes med at udvide den eksisterende lejr med det antal barakker, som svarede til de allerede etablerede el-, vand- og kloakanlæg, dvs. 20. I første omgang regnede man med at skulle bygge yderligere 30 barakker i Ræhr eller i Tved. Amtmanden foretrak her Ræhr, da lejren ellers ville komme til at ligge udenfor kommunen: "Af hensyn til Ræhr-Hansted-Vigsø kommunes trivsel og eksistens vil det være af stor betydning, at alle, der kan skaffe sig arbejde, så vidt muligt bliver boende i kommunen."

I det første overslag over behovet for barakker gik man ud fra, at der kun skulle bygges barakker til brug for de tidligere lejere, idet man mente, at de tidligere husejere i princippet havde påtaget sig selv at skaffe en bolig. Allerede tidligt i processen måtte amtmanden og Eilskov Jensen imidlertid erkende, at de tidligere ejere ville have meget vanskeligt ved at finde bolig i de omliggende landsbyer og Thisted, da der allerede herskede boligmangel på grund af den store tyske byggeaktivitet på egnen. Derfor endte det med, at det blev besluttet at bygge i alt 60 barakker ved Ræhr. I slutningen af januar 1943 var Eilskov Jensen ude for at fastlægge lejrens placering i den østlige udkant af landsbyen, og der blev meget hurtigt skrevet kontrakt om leje af jorden. Herefter gik anlægsarbejdet relativt hurtigt i gang, men det hastede jo også.

Genhusningen af fiskerne var det problem, som voldte de danske embedsmænd de største bekymringer. Hvis fiskerne skulle blive i deres erhverv, måtte de nødvendigvis bosætte sig ved kysten, og antallet af fiskerlejer var begrænset. Amtmandens indstilling var i første omgang, at fiskerne skulle flyttes til fiskerlejer på Thys og Hanherreds nordkyst.

Fiskerne var imidlertid ikke enige, for disse fiskerlejer var små og fiskepladserne dårligere end dem, de kom fra. Carl Toft fortalte, at han med tre andre fiskere faktisk havde været nede og se på et stort hotel i Lild Strand. Men fiskerne mente, at dér kunne de ikke bo med deres familier. Størstedelen af fiskerne besluttede sig derfor for at flytte deres både til havnen i Hirtshals, som mange af dem kendte i forvejen fra sommerfiskeriet. Af de 17 både, som havde fisket fra Hansted, sejlede de 11 til Hirtshals. Med bådene fulgte fiskerne og deres familier – i alt 74 voksne og 40 børn. Resten af bådene blev fordelt på fiskerlejer i Thy og Hanherred: Lild, Klitmøller og Thorup Strand.

Fiskerne sejlede deres både til Hirtshals sidst i februar 1943 med så mange af familiens ejendele, som de kunne have med sig. Familierne fulgte så

efter med resten af ejendelene pakket på ladet af almindelige lastvogne.

Man ville komme til at bo under små forhold i barakkerne, så man kunne ikke tage alle møbler med sig. Nogle fik oplagret dem i gymnastiksalen i Ræhr Skole, andre satte dem ind i det gamle redningshus, for det skulle der jo ikke ske noget med, og man ville jo snart komme tilbage … Da man vendte hjem, var redningshuset imidlertid væk, og det var alle møblerne også. Evald Harbos far genfandt dog sit skrivebord i en tysk bunker; det var blevet malet i tyske farver, men han kunne kende det, for Evalds bror havde brændt sit navn nede i en skuffe, og det stod der stadigvæk.

Hvis familien ikke var for stor, kunne de alle sidde i varmen i førerhuset på lastvognen. Edith Mikkelsens familie var imidlertid for stor, så de større børn måtte sidde i kulden på det åbne lad mellem møblerne. Børnene blev helt sorte i ansigterne af osen fra bilens generator. Man havde oven i købet det uheld, at lastvognen brød sammen, så alt måtte læsses over på en anden, og først efter 16 timer var man fremme i Hirtshals. Familien tog så den første, den bedste barak på Lillehedenvej, og man fik smidt nogle madrasser ind på gulvet i stuen, som man sov på den første nat. "Om morgenen da vi skulle op, stod der så 10-20 skolebørn udenfor døren, og de skulle jo se, hvad det var for nogle flygtninge, der var kommet. De var på vej til skole, og de stoppede op for at se, hvad vi var for nogen."

Fælles for holmboernes fortælling om modtagelsen var ellers den store åbenhed og hjælpsomhed, som de blev mødt med. Julie Jensen (født 1907) erindrede i 1980: "Jeg tænkte, at der ville stå en masse folk i vinduerne for at se, hvad vi var for nogle. Men det var der ikke: de kom og bød os velkommen til Hirtshals, og vi var så glade for dem lige med det samme, og de bød os hjem til kaffe, og det ville vi gerne. Vi fik sådan nogle vældig skønne naboer af de Hirtshals-folk."

Hendes mand, Elenius (født 1902) fortalte: "Der var nogle af fiskerne, der syntes, at det ville blive en belastning for dem hernede, når vi kom med 12-13

Blik op ad 'hovedgaden' i evakueringslejren i Ræhr i foråret 1943. Endnu har det mest præg af pløjemark. (Museumscenter Hanstholm).

både. Det ville jo tage plads det hele, men de tog det meget fint. Nu var vi jo kendt med dem, og de sagde: "Du er ikke Hanstholm-mand, du er jo vant til at være hernede", så det foregik fuldstændig gnidningsløst."

For børnene var modtagelsen ikke helt så lykkelig – eller også husker de det mere umiddelbart. Gerda Larsen (født 1932) erindrer således: "Det var da ikke sjovt for os at komme her til Hirtshals. Med hensyn til skolen var det noget af en omvæltning. Det synes jeg var meget barsk. Jeg skal da lige love for, at vi måtte slås noget med de hirtshalsunger. Og vi var jo mange, der kom på en gang. Da vi begyndte i Hirtshals Skole havde vi ingen sko. Vi kom der i vores futsko - sko som vores mor havde lavet. Og det var både sommer og vinter, vi gik i futsko. Det var altså ikke sjovt. Børnene her gik i træsko, eller de havde sko – der var ingen, der kom i sådan nogle hjemmelavede sko; men i Hanstholm var der ikke noget mærkeligt i det. "

Søsteren Erna Christensen (født 1938): "Vi snakkede jo også anderledes, og jeg holdt næsten op med at snakke. De veninder, jeg fik, var jo herfra, og jeg syntes, at jeg lød helt forkert, når jeg snakkede. Der var nogen ting, jeg bare ikke kunne sige på det nye sprog, og nogle ting jeg på den anden side ikke kunne få mig til at sige på mit gamle sprog. Så sagde jeg bare ikke de ord. F.eks. så sagde de 'mutter' og 'fatter' heroppe, og vi sagde 'muer' og 'fåår'. Det var jo også, når vi skulle have nogle med os hjem, vi synes det var flovt, som mor og far de snakkede. Hjemme snakker man jo, som man plejer, og det lød jo forkert."

Baraklivet

Statens evakueringslejr i Ræhr kom til at bestå af i alt 60 barakker. Barakkerne lå fordelt på to grupper i landsbyens østende. På en mark på nordsiden af hovedvejen lå 40 større barakker (på 4 x 9 m), og på sydsiden, umiddelbart øst for mejeriet, lå 20 mindre barakker.

I Hirtshals blev der bygget 31 barakker af den større type. Barakkerne blev her ikke anbragt i en samlet lejr, men placeret i fire klynger rundt om i byen.

De 12 barakker i den gamle lejr i Nytorp var af den mindre type. Her blev der i slutningen af 1943 bygget yderligere fire barakker.

Byggeriet af barakkerne var sat i gang i huj og hast, så arbejdet var endnu ikke færdigt, da holmboerne flyttede ind. Der manglede bl.a. fodlister, og infrastrukturen var langt fra på plads, idet der kun var en enkelt vandhane i lejren i Ræhr, mens vaskehus og elektricitet endnu ikke var installeret. Generelt bar byggeriet desuden præg af dårligt håndværk.

Rigmor Lynge (født 1919), som kom til Hirtshals, huskede sit første indtryk af barakkerne: "Det var en skuffelse. De var helt snavsede indvendigt. Det så farligt ud, og der var hverken lys eller vand, som de ellers havde lovet os, men det kom senere. … Det værste ved det var, hvis vi var på besøg hos nogle Hirtshals-familier, som havde et smukt hjem og hvidtet loft, og vi så kom hjem til barakken, og så på vores trælofter; de var også hvidtede, men det skallede af. Men bare vi besøgte hinanden, hvor de havde det samme som os, var det knapt så svært."

De dårlige forhold i barakkerne gjorde naturligvis ikke holmboernes bitterhed over evakueringen mindre, og ritmester Eilskov Jensen havde rigeligt at gøre med at modtage klager over fejl og mangler ved barakkerne

En afslappet stund i den store evakueringslejr i Ræhr. På grund af brandfaren var lejren udstyret med egen politistation og luftværnskontor. I vinduet med skråhue Chr. Hansen. (Museumscenter Hanstholm).

og lejren. I slutningen af april 1943 indviede et par af de forviste holmboer med læserbreve offentligheden i deres fortrædeligheder i evakueringslejrene.

Tømrer Marius Pedersen sendte en stærkt sarkastisk 'liden påskehilsen … fra sandflugtslejren i Ræhr-Bakker', som det vil fremgå af de næste sider.

Fra Hirtshals kom fisker Christian Førby på sine lidelsesfællers vegne med nogle mere prosaiske bemærkninger om boligforholdene. Han indledte med de positive konstateringer, at indretningen af barakkerne var helt rigtig (bortset fra lokummets placering), og at byggematerialerne var ganske gode. Dermed hørte det positive så også op, for han fortsatte med at konstatere, at arbejdet var "i højeste grad samvittighedsløst og dårligt udført". I hans barak var der mellem flere af sammenføjningerne ved loftet 1/2 -3/4 tommer brede åbninger, og hans nabos tag klaprede ved storm 4-5 tommer. Førby konkluderede: "Jeg kan ikke forstå, om det er den danske stats mening, at folk skal bebo sådanne huse."

Amtmand Egedorf blev naturligvis nødt til at tage stilling til de offentliggjorte klager, og han skrev til Indenrigsministeriet, at han opfattede det som unødigt brok fra et lille mindretal. I forbindelse med egne besøg havde han konstateret, at der i almindelighed var tilfredshed, når de oprindelige mangler blev udbedret. Eilskov Jensen udtalte også, at læserbrevene ikke i almindlighed var udtryk for lejrbeboernes standpunkter; de fleste forstod godt grunden til de opståede forsinkelser.

De forskellige fejl og mangler blev da også efterhånden udbedret: der blev

(Fotsættes side 234)

Lejrlivet i Ræhr

En liden påskehilsen til bladene i Thisted fra sandflugtlejren i Ræhr-Bakker.

Hr. redaktør! De bedes venligst optage følgende i Deres ærede blad:

Nu har vi altså boet ca. to måneder i evakueringslejr i Ræhr. Vi har tag over hovedet, og det er vist også nogenlunde tæt, men det er jo heller ikke nogen stor tagflade, 4x8 meter i de største barakker. Vi har skam også fået elektrisk lys, selv om det varede længe, så nu kan vi atter høre de spændende nyheder i radioen.

Vi sparer en masse tændstikker til tællepråsen og petroleumslampen, og risikoen for at svide træhytten af er vel også mindre, skønt hvis der udbryder brand, tror jeg det ved nattetid og blæsevejr kan blive vanskeligt at redde alt levende, da alt træværk jo efterhånden bliver knastørt. Det er vist klogt at etablere fast brandvagt om natten. Om det er lejernes private opgave, kan jeg jo ikke sige.

Men vi har jo vandhaner, hele 8 stk. i den store lejr til godt 40 familier. Ja, det er et stort fremskridt. I lang tid havde vi kun een hane til os alle. Men da måtte det jo gå efter tur, og i den tid sparede man jo på vandet og sæbemærkerne, og ungerne blev jo ikke tyndslidt i huden af al den vask og renlighed. Men vi får nok vand indlagt, når først vi kommer over tørve-sæsonen og hvad ellers staten har travlt med.

Ja, nu er vi jo inde på hygiejnens område og hvad dertil hører. Vi havde ellers et dejligt W.C., sådan et med spand, kasse og et fint ovalt hul, installeret ved siden af køkkenet, kun en bræddevæg imellem, det var så rart nemt, men kan De tænke Dem - det blev flyttet, da der var gået en 3 ugers tid. Det var vist amtslægen, der ikke syntes om det. Det blev endda tømt en gang om ugen, og folk får byttet spande, endda uden afskylning, så de forskellige dufte bliver da ellers pænt fordelt i lejrene. Ja, det var vel nok en skam. Nu er det anbragt i brændselsskuret og der er jo meget lidt plads i forvejen. Så har man travlt og skal først flytte nogle stakke tørv og et par cykler - så er man „skidt" stillet.

Vi får også lavet beskyttelsesrum, men håber jo ikke, der skal blive brug for dem. De er nu ellers anvendelige som kælder, det er jo det eneste sted i lejrene man kan opbevare madvarer og mælk i frisk tilstand ret længe ad gangen. Om det er mælken eller barakkerne, der er skyld deri, skal jeg lade være usagt, men fakta er nu, at den mælk, man køber den ene dag, er ubrugelig og må smides bort næste morgen.

Et vaskehus er nu under opførelse. Når det bliver færdigt en gang, så skal der rigtig holdes storvask i lejrene. Efter kontrakten, som man med protest måtte underskrive, må der ikke foregå vask i køkkenet, så der skal godt med tøj til for at kunne skifte en gang imellem, men vi har jo lært at „vende særken" ligesom kællingen nytårsaften.

Det er blevet bevilget, efter ansøgning, at vi skal have de store barakker malet, og vi skal endda have fodlister o.l. som i et rigtigt hus. Ja, det er rart at få tjæreklatterne og cementsmudset dækket en smule. Flyvesandet hindres vel også en del i at komme gennem sprækkerne, men det var dog vist bedre også at dække sandet i lejren med noget materiale, der kunne holde lidt på fygningen. Men måske har "Mads" spået en våd sommer i år. Bare det slår til.

Det er jo ret ubehageligt for en mor om aftenen at vaske en 6-7 fremmede børn, inden hun kan kende sine egne poder. De ligner jo negerbørn alle sammen, når det er blæsevejr, og det er det jo ikke så sjældent på vor sandbakke her. Det er jo også ret ubehageligt for de herboende landmænd at have vore "barakunger", som de betegnes af enkelte børn i skolen, mere sandt end smukt, til at løbe på marken og i gårdene, men vi har jo desværre ikke fået anvist en plet græsmark, hvor de har ret til at lege, og landevejen med den stærke trafik er der vist mange forældre, der gruer for, at børnene bruger som legeplads. Mon der ikke kunne bevilges en lille plads til dem også her i nærheden, i en tid, hvor så meget jord tages til andet formål.

Ja, det er en lang historie, næsten lige så lang som vore kloakledninger, der heller ikke er i orden. Vi har jo ellers en ret pæn "trævask" i vore ellers udmærkede køkkener i de store barakker, sådan med et lille rundt hul til afløb i den ene ende, og vandet løber så smukt hen i den modsatte ende. Men det er jo ikke så underligt, det er ked af at løbe ned i det ildelugtende slamhul, der er under alle køkkener. Flere børn har været deri og voksne med, når mørket ruger. Det er ikke roser og violer, man dufter af, når man er uheldig at bade der, men det er da en forsmag på sommerens badeliv og glæder, og bliver det milde vejr ved, må vi alle nynne i kor: "Der er en duft a' jeg ved ikke hvad".

Men det kommer vel i orden en gang. Der arbejdes jo støt i lejrene. Vi har det jo meget godt, vi får lov at betale både kirke-, kommune- og statsskat som andre rigtige mennesker og må vist også stemme ved de kommende valg. Barakkerne ligger jo så tæt op ad hinanden så vi kan næsten undvære aviserne. Vi kan jo høre, hvad der foregår rundt i hjemmene, selv om vi sidder pænt i vore beskedne stuer. Vi må sandelig sande her i landet. Væggene har øren, og vi har sand i dem.

Mon det ikke var lettere for landposten og andre besøgende, om vi fik gadenavne. Der kunne jo let findes på skønne navne, der svarede til stedet, f.eks, Sandstræde, Slamhulsgyde og Tørvaskvej o.l.

Ja, nu skal jeg straks slutte, der er også kludder med fyldepennen, der er sand i røret. Jeg takker ærbødigst mange gange for forventet optagelse på andres og egne vegne.

Tømrer Marius Pedersen,
Kloakduftstrasse nr. 12,
Sandflugtlejren, Ræhr.

NB. Man ser i Ræhr det mærkelige forhold, at folk, der har haft eget hus, skal betale 20 kr. mere om måneden i husleje af barakkerne end folk, der har siddet til leje. Men man må vel tro, at det er en misforståelse fra ejernes side. Mon ikke?

Lastvogn er læsset med møbler forud for turen til evakueringslejren i Ræhr, marts 1943. (Museumscenter Hanstholm).

337 beboeres brev til Indenrigsministeriet:

Undertegnede, tidligere beboere af Hanstholm, tillader sig herved, efter at have adlydt den af den danske regering gennem hr. amtmand Egedorf, Thisted, udstedte ordre om evakuering af Hanstholm at udtale:

1. vor dybeste beklagelse af, at vi som følge af ovennævnte ordre er fjernede fra vor bostavn, vore huse og hjem og den plet, der gennem årtier blev vor slægts sidste hvilested. Vi har mistet dette, og hvad vi der havde kært og var knyttet til gennem den hjemstavnskærlighed og de slægtsminder, der blev vor arv.

2. at man herved og gennem sagens øvrige løsning har skabt for de fleste en hjemløs og rodløs tilværelse, der også økonomisk let kan blive skæbnesvanger.

3. en opfordring til den danske regering om i tide at have sin opmærksomhed henledt herpå, så der ved tilstrækkelig, og tilstrækkelig sagkyndig, undersøgelse og klarlæggelse af sagen kan skaffes basis for en løsning og afslutning, der er dansk ånd og kultur værdig, når tiden dertil er inde, og indtil da mulighed for rigtig og rettidig bistand såvel for helhedens som for den enkeltes vedkommende.

4. at denne sag må være hele det danske folks, såvel som vor, da vi kun har adlydt – i henhold til kongens opråb til det danske folk – vor regerings ordre ved tilsidesættelse af egen opfattelse, overbevisning og rettighed.

etableret legeplads, arealerne blev belagt med grus, og barakkerne fik madkældre.

Til sidst blev barakkerne åbenbart ganske gode at bo i, for der blev folk boende i barakkerne i Nytorp, indtil lejren blev nedlagt i efteråret 1947, og i Hirtshals var nogle af barakkerne i brug flere årtier frem; en enkelt af dem skal endda stadig være i brug, om end ombygget til ukendelighed.

Husleje-fejde

En problemstilling, som de to læserbrevsskribenter i april 1943 også beskæftigede sig kort med var størrelsen på huslejerne i evakueringslejrene. Christian Førby konstaterede, at husene ikke var tip-top, men at huslejen til gengæld var det, og for nogens vedkommende var den 30 kr., mens den for andre var 50; han kunne ikke forstå, at der skulle gøres forskel på folk på den måde. Marius Pedersen antog på sin side, at det måtte dreje sig om en misforståelse.

Forskellen i pris på huslejen var imidlertid ikke nogen misforståelse. Allerede i forbindelse med den delvise evakuering havde amtmand Egedorf argumenteret for, at de tidligere husejere selv påtog sig ansvaret for at skaffe sig en ny bolig, idet de jo fik udbetalt købssummen. Han mente derfor, at staten i princippet kun havde en forpligtelse til genhusning overfor de tidligere lejere i statshusene. Han erkendte dog, at de tidligere husejere ville få vanskeligt ved at finde bolig i området, så han gik med til, at de tidligere husejere også kunne få mulighed for at leje sig ind i evakueringslejrene. I så fald skulle de betale fuld leje, således at lejen dækkede alt, herunder også afskrivning af barakken. I forbindelse med evakueringsforhandlingerne lovede amtmanden holmboerne, at lejen for barakkerne ville blive 'rimelig' – imidlertid skulle det vise sig, at statens repræsentant havde en anden opfattelse af rimelighed end holmboerne.

Da de forviste holmboere flyttede ind i barakkerne, var lejen endnu ikke fastsat. Det var op til Indenrigsministeriet at fastsætte den, og det skete først i slutningen af marts. Da blev det slået fast, at de tidligere lejere af statshusene skulle betale en månedlig leje for de små barakker på 20 kr. og 30 kr. for de store, mens de tidligere husejere skulle betale henholdsvis 35 og 50 kr.

Den høje leje vakte stor harme især blandt de tidligere husejere - i Rær drejede det sig om 12, i Hirtshals 17 - som følte sig dybt uretfærdigt behandlet af staten. "Hanstedboen viste sin tydelige uvilje mod at blive fjernet fra sit hjem, og det føles næsten som en straf herfor, at der skal betales en ekstra, forhøjet husleje. …. Vi har ikke tilbudt vore lejligheder eller huse til tyskerne, men måtte forlade dem efter ordre fra den danske regering. ... Men i øvrigt er der vel ikke megen retfærdighed i at lade holmboerne bøde, fordi evakueringsomkostningerne løber så højt op." At husejere selv skulle have kunnet finde en ny bolig i området var "det håbløseste håbløse, ikke så meget som en høkasse var der at opdrive". De anførte desuden, at det på grund af højkonjunkturen ikke ville være muligt at bygge nyt hus for den udbetalte erstatningssum. Havde de først købt eller bygget hus, ville det desuden have gjort det vanskeligere for dem at vende tilbage til deres tidligere hjemsted.

Baraklivet havde også sine lyse stunder. Lejrgaden havde nu fået 'fortov', og beboerne har indrettet små haver. (Museumscenter Hanstholm).

Resultatet blev, at 2/3 af husejerne i Ræhr-lejren og alle i Hirtshals nægtede at underskrive deres lejekontrakter og betale huslejen. Amtmand Egedorf foreslog allerede i begyndelsen, at lejen for husejerne i Hirtshals blev nedsat til et lavere niveau, om end ikke så lavt som lejerne. For fiskerne i Hirtshals vedkommende anbefalede han dette, da de var henvist til at bosætte sig ved kysten, og det dér var "fuldkommen udelukket for tiden at købe hus". De var dermed tvunget til at bo i barakkerne. Det var ikke tilfældet i Ræhr, "idet disse husejere kunne købe hus andetsteds i landet. Når de har ønsket at blive i Ræhr, er det udelukkende fordi de for tiden har arbejde ved entreprenører, der arbejder for Værnemagten". For deres vedkommende ville han overlade afgørelsen til ministeriet.

I slutningen af juli bøjede Indenrigsministeriet sig delvist for presset og nedsatte de tidligere husejeres leje til hhv. 40 og 28 kr. Det var imidlertid ikke nok for de vrede husejere, som dog valgte at betale huslejen, men kun det beløb, der svarede til de tidligere lejeres. Konflikten kørte igennem hele sommeren 1943, og det var ikke kun husejerne, der havde grund til utilfredshed, for godt nok var de tidligere lejeres husleje lavere og svarede omtrent til det, de havde betalt for husene i Hansted. Imidlertid var barakkerne betydeligt mindre end de grundmurede statshuse, men til gengæld var omkostningerne ved opvarmning omtrent dobbelt så store. Holmboerne følte sig altså grundigt svigtet af staten, og det lykkedes at samle underskrifter fra 337 personer – næsten hele den voksne befolkning - på en skrivelse til Indenrigsministeriet. I 'traktaten' appellerede man til, at man måtte finde en retfærdig løsning for de fordrevne holmboer, som blot havde adlydt statens bud. 12. august 1943 fik en delegation på tre tidligere holmboer foretræde for indenrigsminister Jørgen Jørgensen og afleverede skrivelsen til ham. Indenrigsministeren var dog kølig og afvisende og mente ikke, at der var noget at udsætte på sagsbehandlingen.

Blot to uger senere var der ikke længere nogen dansk regering. Den statslige administration fortsatte dog sit virke under departementscheferne. I begyndelsen af januar 1944 havde Indenrigsministeriet så fået nok

og instruerede amtmændene i Thisted og Hjørring om at få indkrævet den resterende leje og kræve kontrakterne underskrevet inden 14 dage; skete det ikke, ville de genstridige lejere blive sat ud. Under truslen om at blive sat på gaden midt om vinteren måtte de trodsige holmboer endelig give sig og skrive under på kontrakterne og betale den fulde leje. Det gjorde imidlertid ikke bitterheden blandt de fordrevne mindre.

Holmboerne stod nu heller ikke som en forenet front overfor statens repræsentanter. Arbejdsmændene fandt det således urimeligt, at unge fiskere fik højere erstatninger for tabt arbejdsfortjeneste end arbejdere gjorde. Dansk Arbejdsmands Forbund henvendte sig derfor midt i februar 1943 til amtet og Indenrigsministeriet og klagede over forskelsbehandlingen. Egedorf afviste imidlertid blankt klagen, idet han henviste til, at det for fiskerne tog længere tid at nå op på samme indtægtsniveau igen, idet de først skulle lære de nye farvande at kende, mens mange af arbejdsmændene var gået direkte over i beskæftigelse hos Værnemagten – i den situation fandt amtmanden, at arbejdernes kompensation havde været særdeles rundhåndet!

Om man så havde fastholdt den høje husleje, skulle det aldrig lykkes staten at få forrentet udgifterne til evakueringsbarakkerne. I givet fald skulle de have stået i 20 år. I november 1946 blev de store barakker fra Ræhr, som havde kostet omkring 8.000 kr. pr. stk., således solgt til Aarhus Kommune til en stykpris på 3.000 kr. De mindre barakker fra Nytorp blev i efteråret 1947 solgt til en række kommuner på egnen for 1.700 kr. Deres fremstilling havde kostet ca. 6.000 kr.

Rommel tilbragte to og en halv time i Hanstholm med inspektion og frokost. Her ses han i spidsen for sit følge på nordenden af Molevej sammen med kommandant Dietrich Knippenberg, som var kommandant i Hanstholm fra maj 1943 til august 1945. Ifølge Knippenberg var Rommel meget tilfreds med det, han så: "Her ser man resultatet af målrettet og gennemtænkt arbejde". (Museumscenter Hanstholm).

Bageriet på Helshagevej fotografet i efteråret 1945. (Museumscenter Hanstholm).

Lukket land

Da de sidste holmboer havde forladt Hanstholm i midten af marts 1943, var området i princippet lukket land for danskerne – det vil sige: mange af de evakuerede havde stadig deres daglige gang indenfor afspærringen som led i deres arbejde for Værnemagten eller Værnemagtens entreprenører. Men bevægelsesfriheden var naturligvis meget begrænset, da det hele jo var ét stort militært område.

Områdets lukkethed gav anledning til mange spekulationer om, hvad der foregik indenfor pigtrådsspærringen. Redaktør Brunsgaard forsøgte således at holde sig orienteret og mente i foråret 1943 at vide, at fæstningsanlægget havde en besætning på 10.000 mand – det faktiske tal nåede kun op på godt 3.000. På samme tidspunkt anslog han, at der arbejdede omkring 2.000 danskere på befæstningsbyggeriet i området – et tal, som virker mere plausibelt, men som desværre ikke kan bekræftes af tyske kilder.

I slutningen af marts 1943 betroede Brunsgaard sin 'krigsdagbog', at der var hårdnakkede rygter om, der skulle anlægges en kanonstilling på Hansted Kirkegård, og at mange lig skulle graves op. Han konkluderede selv, at rygterne måtte være grundløse, da tyskerne dementerede det, og arbejderne derude heller ikke kendte noget til sagen.

Kirkegården var nu faktisk det eneste sted, hvor almindelige folk havde mulighed for at komme, for tyskerne havde indvilget i, at holmboerne fortsat kunne få

lov til at blive begravet på deres kirkegård. Det blev til i alt otte begravelser frem til Befrielsen. Pastor Mehr beretter: "Når nogen skulle føres til Hansted og begraves, kunne det kun ske efter indhentet tilladelse, som dog blev givet beredvilligt. Mens begravelsen foregik, stod der altid et par soldater beskedent på den anden side af diget og betragtede os. De handlede sikkert efter ordre."

En uafsluttet sag vedrørende Vandbygningvæsenets anlæg kom dog også til at trække Vandbygningvæsenets arbejdere tilbage til Hanstholm for en kort bemærkning. I første omgang havde tyskerne ladet Vandbygningsvæsenets skure og to færdige tømmerkister få lov til at blive stående nedenfor skrænten. I efteråret 1943 så tyskerne imidlertid så alvorligt på risikoen for et angreb, at de ikke længere kunne være tjent med at have dem stående i skudfeltet, så de krævede bygningerne fjernet. Så i oktober 1943 måtte Vandbygningsvæsenet sende mandskab til Hanstholm for at nedbryde 15 træskure og opmagasinere dem i Ræhr. De to store tømmerkister – 8 m brede, 10 m lange og 4 m høje – fandt man det imidlertid uoverkommeligt at demontere, så de fik i første omgang lov til at blive stående. Man indvilgede dog i, at tyskerne kunne forberede dem til sprængning, så de kunne fjernes i tilfælde af et angreb; i marts 1944 satte tyskerne imidlertid danske arbejdere til at pille dem fra hinanden.

Andre danskere fandt dog også vej ind bag spærringerne – og det af den slags, som tyskerne især havde ønsket at holde ude. Da Hanstholmen netop var så ukendt land, besluttede Axel Schmidt Møller, officer i den danske hærs illegale efterretningstjeneste, sig i begyndelsen af juli 1944 for at undersøge forholdene. For at virke troværdig som turist tog han på cykeludflugt sammen med sin kone. Historien, som A. S. Møller nedskrev i 1982, er så fantastisk, at den fortjener at blive gengivet i sin helhed:

"Vi indlogerede os på Jernbanehotellet i Thisted. Næste formiddag kørte vi på vore cykler til Hanstholm med det formål at se så meget som muligt. Hvordan det i øvrigt skulle gå til, havde vi ingen muligheder for at planlægge på forhånd.

Allerede før vi nåede til Ræhr, kunne vi se forskellige pejletårne og signalmaster, som virkede ganske imponerende over det i forvejen høje, men bare terræn. Lidt vest for bebyggelsen ved Ræhr mødte vi så vejspærringer med minefelter og pigtrådshegn ind over markerne. Vi fortsatte frem til et vagthus med vippebom. Her blev vi umiddelbart afvist, men der udspandt sig alligevel en venskabelig samtale om sommervejr, badeliv og den frokost, vi havde regnet med at kunne få på Hanstholm Kro. Hvordan det egentlig gik til, husker jeg desværre ikke, men enden på snakken blev, at vi fik lov til at cykle frem til en stor forsamlingsbygning, der kunne ses et stykke oppe ad en sidevej (Molevej). Her mente vagten, at vi nok kunne få lidt at spise. Når vi var færdige deroppe, skulle vi komme tilbage for at blive lukket ud igen.

Vi fik virkelig noget at spise i 'Marinehalle' (red.: senere Hanstholms rådhus, nu en del af Hanstholm-Hallerne) – gratis, og hvor vi i øvrigt blev gæstfrit og venligt modtaget. Vi var formentlig to-tre timer i denne bygning, hvor vi også blev inviteret til en film. Vi benyttede naturligvis også tiden til at udfritte 'vore værter' og til at forsøge at erkende et og andet ud af vinduerne. Jeg mindes ikke, at vi fik noget ud af dette. På vejen op til 'Marinehalle' var vi cyklet lige forbi et 10,5 cm luft- og speerbatteri, men det opfattede vi dengang kun som et særligt afspærret område med en mængde slørede anlæg. Dette område kunne dog nøje stedfæstes på kort bagefter.

Vi havde lidt besvær med at slippe fra disse venlige mennesker igen, men det lykkedes dog, og nu foretog vi en vel ret så dumdristig handling, idet vi 'kørte forkert' nordpå ad Molevej for at fortsætte mod Vigsø ude østpå. Dette lykkedes også. Der var ingen, der antastede os. Der var næppe nogen, der mødte os, der drømte om, at vi var på gale veje. Vi kørte faktisk gennem et hjørne af 38 cm batteriet (uden at vide det) og umiddelbart forbi og igennem forskellige stillinger og nord om pejlestationen Mammuth (på Hjertebjerg, red.). Vi så en masse, men intet, der kunne bruges til noget konkret bagefter. Vi passerede flere spærringer med vagtposter, der så vidt erindres lod os passere uden større ophævelser. Ude i nærheden af Vigsø søgte vi mod syd for at komme hjemad mod Thisted. Vi kørte og gik forkert på småvejene, som lignede hinanden og endte på en hede med store og ufarbare mosestrækninger. Vi turde faktisk ikke søge tilbage igen, så vi fortsatte mod syd over meget ufarbart terræn i de næste par timer. Punzi (A. S. Møllers kodenavn, red.) måtte bære begge cykler – og det blev en prøvelsernes tur for os begge, men vi fandt da efterhånden vejen til Thisted og dermed mulighederne for mad og hvile, 15 km borte. Ud på aftenen var vi på hotellet, dødtrætte og sultne."

Befrielsen

Om aftenen 4. maj 1945 fejrede Jens og Johanne Harbo sølvbryllup. Der var 80-100 gæster til festen, som foregik på Ræhr Skole. Evald Harbo var med, og han fortæller, at førstelæreren løb frem og tilbage mellem festen og lærerboligen for at kunne få nyhederne fra BBC med: "Så han sad ved enden af bordet lige ved siden af døren, så han kunne løbe ud og ind og høre radio hele tiden. Ind imellem skulle han have noget at spise, men så ellers af sted igen. Så kom han der til sidst – der rendte tårer ned ad hans kinder. Så sagde han: "Vi er fri! Tyskerne har kapituleret!" Så kunne vi ellers høre ovenpå – der var tyskere – der var liv. De festede simpelthen rundt omkring i hele Ræhr. Det var simpelthen slut. Det var altså alle tiders." Kamma Jeppesen konstaterer: "Der blev simpelthen en fest uden lige".

Besættelsen på Hanstholmen blev dog ikke overstået fra den ene dag til den anden. 7. maj begyndte udmarchen af den tyske hærs soldater fra fæstningen, mens marinen først indledte sin 12. maj, og 13. maj rykkede så endelig et kompagni fra Morsø Landeværn ind. Bevogtningen af de militære anlæg blev derefter i hurtig rækkefølge varetaget af Den danske Brigade, Dragoner fra Randers og til sidst den danske marine frem til maj 1946.

Fyrmester Holm Hansen vendte tilbage til fyret 15. maj, og det markerede han ved at hejse Dannebrog på fyrets flagstang. Thisted Amts Tidende berettede den følgende dag: "Beboerne på holmen vidste ikke noget om, at denne begivenhed skulle finde sted før om eftermiddagen ved 14-tiden, men nyheden bredte sig som en løbeild overalt, og folk stævnede ad Hansted til. Man så unge, ældre og børn komme gående, cyklende og kørende og mellem 2 og 300 mennesker samledes omkring Hanstholm Fyr, hvor flaget skulle hejses. Det var en gribende og højtidelig stund, som de, der var til stede, sent vil glemme. Nu er der håb om atter at kunne vende hjem indenfor en overskuelig fremtid".

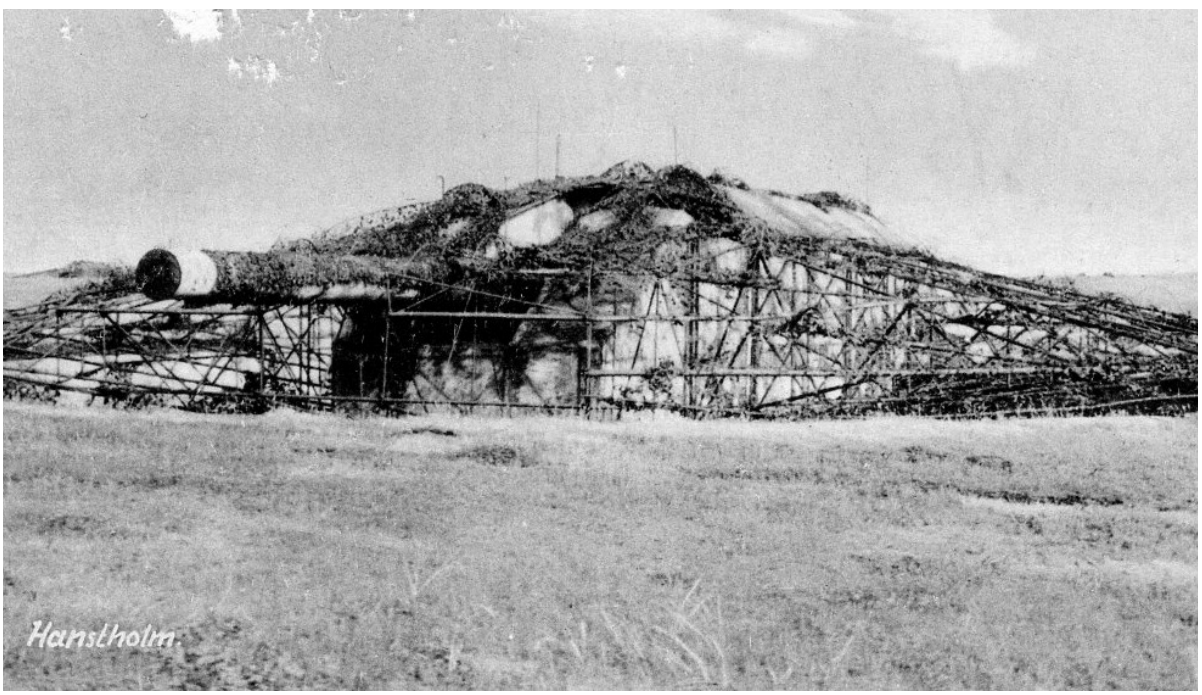
Fyrtårnet blev atter tændt 19. maj, men med holmboerne tilbagekomst kom det til at trække længere ud.

Fæstningen efter 1945

I løbet af foråret og sommeren 1946 blev de fleste af fæstningsanlæggets kanoner afmonteret og flyttet bort eller sprængt på stedet som skrot. Det store batteris kanoner blev imidlertid bevaret og holdt vedlige, så de fortsat var i brugbar stand. Årsagen hertil var ikke, at man ønskede at anvende kanonerne på stedet, for allerede i marts 1946 havde Marineministeriets kommission til besigtelse af de tyske kystbefæstningsanlæg indstillet, at batteriet blev nedlagt, og at arealet blev frigivet. Det eneste anlæg på Hanstholm, man foreslog opretholdt, var det tunge luftværnsbatteri på Brunbjerg, som kunne anvendes som øvelsesanlæg.

Det danske forsvar havde ikke brug for et forsvarsanlæg i Hanstholm, for man havde ingen interesse i at spærre indsejlingen til Skagerrak. Efter krigens afslutning stod det meget hurtigt klart, at den fremtidige trussel mod landet kom fra øst, nemlig Sovjetunionen – Den kolde Krig var så småt i gang. Derfor stod man med et behov for at oprette nye kystbatterier ved Store Bælt og Øresund, og det blev i den forbindelse overvejet at flytte de store kanoner til Stevns. Dette projekt blev dog opgivet i 1950, da man havde fået beregnet omkostningerne ved flytning af kanoner og anlægsarbejder nøjere og kunne konstatere, at økonomien ikke slog til. I sensommeren 1951 gik Kystdefensionen i gang med at afmontere kanontårnenes panserplader og tømme bunkerne for brugbart udstyr og materiel, og den følgende sommer gik et skrothandlerfirma fra Randers i gang med at skære kanonerne og deres tårne i småstykker. Jernet blev efterfølgende kørt til Thisted og herfra udskibet til stålvalseværket i Frederiksværk, hvor jernet og stålet blev smeltet om til nye plader til fredeligere brug.

Skrotningen af kanonerne indebar dog ikke, at militæret forlod byen,



Postkort fra 1948 af 38 cm kanontårn med delvist fjernet sløring. Efter befrielsen blev kanonstillingerne en tid en slags turistattraktion. (Museumscenter Hanstholm).

Soldater fra Den danske Brigade bevogter den tidligere tyske hovedvagt på Fyrvej. Sådan blev man modtaget ved indkørslen til Hanstholm i mere end et år efter, at krigen var slut. (Museumscenter Hanstholm).

for søværnet kunne fortsat finde anvendelse for nogle af anlæggene. Således blev 38 cm-batteriets store bunkere og Brunbjerg-batteriet anvendt som depoter for artilleriammunition, søminer og dybdebomber. Man havde jo med bunkerne et særdeles stort gulvareal med solide lofter til sin rådighed. Den gamle hal anvendtes som reparationsværksted for minetjenesten. I det gamle tyske hospital indrettede hjemmeværnet desuden i 1956 en uddannelseslejr. Indtil depoterne blev nedlagt, gav det også nogle indtægter i sognet, idet der fast var stationeret en kaptajnløjtnant til at føre opsyn med anlæggene, og seks lokale mænd gik vagttjeneste.

Et af de store kanontårne i 1951/52. Tårnets panserplader er afmonteret, og resten er nu klar til skrotningen. (Museumscenter Hanstholm).

Danske marinesoldater har overtaget Hanstholm - og rykker ud til brand på Fyrvej 11.2.1946.

Venteposition

"Nordens Gibraltar. Byen, der er gået under jorden. Tavse kanoner, der venter på deres skæbne". Overskrifterne var store i hovedstadens aviser, da de første journalister i sommeren 1945 fik adgang til Hanstholm. Et enormt område, hvor det "var lettere at finde en tabt lommekam i klitterne end de nedgravede og camouflerede stillinger". Et myldrende liv havde med omkring 3.000 soldater udfoldet sig under den livløse overflade. Tilbage stod en uoverskuelighed af kanonstillinger, elværker, ammunitionsdepoter, baneanlæg og mandskabsrum samt kilometerlange tankspærringer og løbegrave. I den yderste klit ildledercentralen 'med en overnaturlig regnemaskine'. I forsænkninger ved de skjulte bunkers fandt man de nydeligste småhaver med blomster og bænke.

Der var også anselige nyopførte bygninger i rødt tegl og en biograf- og teatersal, der kunne måle sig med de største i hovedstaden. Som primært led i camouflagen stod Hansted by med sine haveløse huse på stram linje langs vejen, overvejende bevaret - i hvert fald i det udvendige.

Alt i alt et af de største militære anlæg i Europa, der ifølge de skøn, der gik igen i de fleste artikler, havde kostet 200-300 millioner danske skattekroner. Ingen anede, hvad dette døde ingenmandsland kunne bruges til i fremtiden. Den slidstærke Hanstholm-vision fornægtede sig ikke, da redaktør Brunsgaard i Thisted Social-Demokrat luftede den tanke, at fæstningen kunne blive led i et internationalt sikkerhedssystem under de allierede magters kontrol. Ret hurtigt stod det imidlertid klart for enhver, at under de herskende strategiske forhold var hele den voldsomme investering uanvendelig til noget som helst.

Da holmboerne i maj 1946 fik lov at vende tilbage til deres by, kunne Politiken i en kommentar konstatere, at "dermed er man kun nået et lille skridt

Hanstholm var længe efter befrielsen et farligt område, fyldt med pigtråd og landminer.

Enorme mængder militært skrot hobede sig op. Her er det 38 cm granater på 800 kg.

videre i Hanstholm bys mærkelige historie. Eventyret, der undertiden har taget karakter af et drama, er langt fra afsluttet. Byen kan ikke glide ind i rækken af små travle danske kyststeder. De ydre betingelser, der gives den, er så helt anderledes end de, der bydes enhver anden by i landet. Hanstholms skæbne ligger endnu hen i det uvisse". Avisen fik ret. Den dramatiske historie om Hanstholm var langt fra afsluttet, selv om den i efterkrigstiden mest pegede i tragediens retning: Et fiskerleje, der havde mistet det meste af sit eksistensgrundlag, da kun ganske få af erhvervsfiskerne vendte tilbage. Havnebyggeri var der ikke meget udsigt til. På Christiansborg var det ikke de store fremtidsinvesteringer, der optog politikerne. Krigstidens mange restriktioner skulle afvikles, og det gjaldt først og fremmest om at holde hus med de sparsomme valutareserver. Livremmen skulle spændes ind.

Det mest overraskende er, at det på trods af alle udsigter og politiske realiteter lykkedes at fastholde kravet om realisering af den gamle 1917-havnelov. Gennem et usædvanligt langt og sejt træk af lokale kræfter blev kravet om bygning af havn ved Hanstholm til stadighed fremført både i medierne, i regeringskontorerne og på Rigsdagen. Udsigt til et positivt resultat af de mange anstrengelser var der bestemt ikke.

Men så skiftede klimaet i den store historie endnu en gang. Godt hjulpet af et 'wirtschaftswunder' hos den slagne fjende mod syd kom der gang i den økonomiske vækst. Der blev tænkt helt nye tanker om samfundets udvikling, og Hanstholm Havn blev en aktør i en dynamisk fremtid, danskerne lidt forundret kiggede ind i. Forbavsende hurtigt blev alle politiske signaler ændret, og en ny havnelov kunne i foråret 1960 vedtages af et enigt Folketing.

Et amputeret fiskerleje

Hvornår kan vi komme hjem? Det var det helt afgørende spørgsmål blandt holmboerne, da verdenskrigen var forbi.

Indtil videre var Hanstholm lukket land. I første omgang overtog 120 frihedskæmpere bevogtningen. Hen på sommeren blev de afløst af enheder af Den danske Brigade, de danske soldater, der var vendt hjem fra Sverige. De sidste tyske soldater forlod Hanstholm i november 1945. Registrering og flytning af ikke alene våben, men også inventar af enhver slags, krævede en betydelig arbejdsindsats. Dertil kom de enorme mængder ammunition og ikke mindst minefelterne, der gjorde det livsfarligt at færdes på holmen. I slutningen af september var der fjernet henved 60.000 landminer. Et par tusinde var oplagret i 'Gamle Lines hus', der lå neden for skrænten lidt syd for fyret. To soldater, der befandt sig i huset, må have foretaget sig et eller andet uheldigt, som de aldrig kom til at vidne om. Der blev udløst en eksplosion, der fik holmen til at skælve. De to soldater blev sprængt i små stykker, og ganske mange huse, herunder Bådsgaard og fyrets boliger, blev alvorligt beskadiget. Hvor 'Gamle Lines hus' havde stået, var der et fem meter dybt hul. Den høje skrænt begrænsede lufttrykkets virkninger. Men Hanstholmen blev dækket af røg, støv og sand. Vinduer i vid omkreds blev knust, og mange fik snitsår af de flyvende glasstumper. En sidste hilsen fra krigens voldsomme ildkraft.

De fleste holmboer havde nu tilbragt næsten tre år i barakkerne i Rær og

Nytorp. Der blev kort efter befrielsen arrangeret et besøg i Hanstholm. Det var ikke et opløftende gensyn. Værnemagten havde fjernet 50 huse, og de resterende 120, herunder de mange velbyggede huse fra mellemkrigstiden, var i en yderst ramponeret tilstand. Det blev bestemt heller ikke bedre af, at de nu stod tomme med beskadigede døre og vinduer.

Området omkring 'Gamle Lines hus' efter eksplosionen 1945.

Holmboerne var ikke uvante med at håndtere statslige myndigheder. De havde jo været i statens vold siden 1917. Dengang havde de mange eksproprierede beboere dannet en lejerforening. Det blev den, der nu igen kom til at fungere som deres talerør. Allerede 17. maj holdt bestyrelsen et møde, hvor der blev opstillet et fem-punkts program, man ville præsentere amtmand H. Egedorf for. Allerførst ønskede holmboerne naturligvis at vende tilbage til deres by 'snarest'. Så krævede de at få husene grundigt repareret og desinficeret. Desuden ville de have igangsat en rottekrig, da der fandtes 'en overvældende mængde rotter'. De ville også meget gerne have arbejde, selv om de var lidt usikre på, om det nu var noget, amtmanden kunne ordne. Sidst – men ikke mindst – ville de gerne finde et egnet lokale, så de kunne afholde en fest 'i anledning af befrielsen fra det nazistiske regime'.

Dagen efter tog bestyrelsen så ind til amtmanden i Thisted. Denne kunne oplyse, at han allerede for flere dage siden havde skrevet til og telefoneret med Indenrigsministeriet. Men ingen havde endnu klarhed over, hvad der skulle ske med det store fæstningsanlæg. Med hensyn til rotterne havde kaptajn Eiby-Nielsen, der sammen med en enhed af Den danske Brigade samme eftermiddag overtog kommandoen, lovet at sætte et effektivt felttog i gang mod skadedyrene.

Da evakueringen blev gennemført i 1943, manifesterede beboerne meget tydeligt deres utilfredshed med den tvangshandling, de havde været udsat

Tyskerne efterlod en biograf og teatersal, der vakte beundring hos de københavnske journalister. Her oprettes i begyndelsen af 1960erne det første kommunekontor i Hanstholm.

Bliver Hansted dansk Garnisonsby?

Endnu vides det ikke, hvad der vil ske med det vældige Fæstningsanlæg

Hanstedboerne kan a vende hjem i Slutningen

Fart i Hus-Reparationerne. - 25 Po

Hanstholmhavnens Sag indlades nu for Rigsdagens Domstol

Af de 44 udsatte Tømmerkister er kun 4 ubeskadigede, og det vil koste 44 Mill. Kroner at bygge Havnen færdig

Hanstholm skulde være et Nordens Gibraltar

Besøg paa Fæstningen, der med sine 38 cms Kanoner og 14,000 Mands Besætning skulde beherske Skagerrak og Vendsyssel

Af Jørgen Sandvad

„Politiken"s udsendte Medarbejder

Hanstholm, Torsdag.

MON nogen havde tænkt sig, at Tampen vilde komme til at brænde ved Hanstholm? Meget lidt har kunnet forudsiges om denne Krigs Strategi, men hvis nogen overhovedet havde tænkt sig Muligheden af en gennemført tysk Befæstning af Jyllands Vestkyst, maatte man kunne forestille sig det, der i Dag er en Kendsgerning: Anlæget af et nordisk Gibraltar paa dette Sted. Ved Hanst-

38 cm Kanoner, der rækker over det halve Skagerrak og det meste af Vendsyssel

Hanstholm var på mange avisers forsider i 1945.

for. Det skete i den protestskrivelse, der i august – få dage før regeringen gik af, og der blev erklæret undtagelsestilstand – var blevet overrakt indenrigsminister Jørgen Jørgensen. Her udtrykte beboerne håb om, at 'sagen kan skaffe basis for en løsning og en afslutning, der er dansk ånd og kultur værdig, når tiden dertil er inde". Nu var tiden inde, og det gjaldt om at holde myndighederne til ilden.

Egnens folketingsmænd tog sagen op på tinge. Både den nyvalgte Kr. Damsgaard og veteranen Vilhelm Fibiger tog ordet i forbindelse med finanslovforhandlingerne. Begge appellerede stærkt til, at staten påtog sig forpligtelserne ved en grundig istandsættelse af de forladte huse, så beboerne kunne vende tilbage til samme standard, som de havde forladt i 1943.

Amtmand Egedorf fortsatte sine forhandlinger med såvel Indenrigs- som Marineministeriet, og i februar forlød det, at de militære myndigheder snart var klar til at frigive arealerne omkring Hansted. Ansvaret for de 120 huse blev

overdraget til Statens Administrationsudvalg, der siden 1924 havde haft ansvaret for de dengang eksproprierede huse.

På den måde var alt sådan set vendt tilbage til den gamle orden, men med den fornyelse, at nu var også mellemkrigstidens nybyggeri blevet en del af statens domæne. Der var knyttet en tilbagekøbsklasul til de huse, staten havde overtaget i 1943. Derfor kunne de tidligere ejere af disse regne med at vende tilbage til dem, men nu som lejere. For udvalget blev det en ikke helt let opgave at fordele husene, så alle, der ønskede at vende tilbage, kunne få en bolig.

En omfattende istandsættelse af de forladte huse blev sat i værk under ledelse af arkitekt Foged fra Thisted. Hvert hus blev grundigt vurderet, og det samlede overslag for renoveringen var på 400.000 kr.

Allerførst blev kroen gjort beboelig. Her skulle en midlertidig politistyrke indkvarteres. Der blev udkommanderet 25 betjente fra Aalborg, der i en overgangsperiode skulle holde øje med det hele. Da Thisted Amts Tidendes udsendte reporter spurgte en af dem, hvad han mente om det, lød svaret: "Vi opnår, hvad mange mennesker giver adskillige hundrede kroner for. Vi får en herlig sommerferie, som der ikke er sat stop for".

Med 1. juni 1946 kom så den store dag, da de første familier fik lov at vende tilbage til byen. Blandt de allerførste var førstelærer Larsen, hvis lejlighed i den ene ende af skolen var sat i fin stand. Han hejste skolens flag. Men klasselokalerne var ikke klargjort, så skolebørnene måtte blive i Ræhr et stykke tid endnu. I Thisted Amts Tidendes reportage hedder det: "En egen trist stemning ligger over de øde gader. End ikke de huse, der er kalket hvide, liver op i fiskerbyen. Det er liv, der mangler".

I lejerforeningens protokol lød det: "Som den første af vore medlemmer flyttede tømrer Niels Pedersen Karl tilbage til Hansted 4. juni, efter tre en kvart års ufrivillig evakuering. Som de næste flyttede, trods øsende regnvejr, sognerådsmedlem Marius Madsen og smed Søren Jensen tilbage 5. juni, og efter forlydende vil mange snart følge efter, trods det, at husene langt fra er istandsat. Vi længes alle tilbage".

Kirken havde tyskerne passet pænt på. Mange var sikkert fromme lutheranere, og de havde selv brugt den til gudstjenester. Den ville blive åbnet, når så mange var flyttet tilbage, at man kunne kalde det en menighed.

Hele istandsættelsen tog noget længere tid end forventet, ikke mindst fordi det kneb med at skaffe håndværkere. For at fremskynde processen tillod statens udvalg, at beboerne mod betaling selv kunne udføre en del af den indre renovering.

Især de mange beboere i barakkerne i Ræhr og Nytorp havde naturligvis travlt med at komme hjem og få alle de møbler og andet bohave, de havde fået opmagasineret i Ræhr Skole, frem i dagens lys igen.

Allerede i maj havde Thisted Amts Tidende spurgt sognerådsformand Anton Jensen, hvor mange, der ville flytte tilbage. "Vi regner da med, de kommer igen næsten alle sammen", svarede han. Det kom ikke til at holde stik. Ved evakueringen havde byens befolkning været på 800 mennesker. Det antal nåede man slet ikke op på i de følgende år. Det største tab for byen var, at de allerfleste af de 31 erhvervsfiskere, der i marts 1943 havde sejlet deres både til Hirtshals, ikke vendte tilbage til Hanstholm. Deres familier var fulgt efter med flyttelæs på lastbiler. De var blevet godt etableret i den nye fiskerby. For-

Livet vendte tilbage på landingspladsen. Håndspillet kom i brug igen, og redningshuset blev genopført. Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

delene ved en sikker havn var til at føle på, og de havde ikke lyst til at vende tilbage til det hårde og farefulde slid med ophaling på stranden. Og en mere end usikker drøm om en havn. Kun to familier med tilknytning til redningsvæsenet vendte tilbage.

Det genoprettede bysamfund på holmen var en skygge af sig selv. Befolkningstallet i Hansted Sogn var i 1955 kun 47 beboere fordelt på 152 husstande. Næsten det halve af det antal, der havde forladt byen i 1943. "Man tager til Hansted og synes, det er helt morsomt at komme ud til et sted, der er blevet så berømt på sit havnespørgsmål og på begivenhederne under besættelsen. Når man atter vender næsen hjem, synes man det morsomme er gået af turen. I virkeligheden var det en tragedie, man oplevede. En hel lille by, der har været fuld af håb om at blive fiskericentrum, og stadig – om end knapt så stærkt i troen – håber at blive det, sygner hen". Sådan lød det, da en journalist fra Thisted Social-Demokrat i oktoberblæst og støvregn besøgte Hanstholm i 1950. Eneste lyspunkt var næsten den gode cementvej bygget af Værnemagten, rutebilen kørte på. "Man kan næsten mærke, hvordan byen kæmper for at holde sammen på sig selv, selvom den inderst inde er bange for ikke at vinde kampen". Journalisten smuttede ind i et lille gult hus, hvor arbejdsmændenes formand, Marius Madsen, sad ved spisestuebordet sammen med sin kone. Her var der heller ikke meget optimisme at hente. "Som det går nu, er det helt tosset", fastslog Marius Madsen. "Der er snart ikke flere tømrere, og de unge mennesker, der vokser op i Hansted, vil ikke blive boende her, for der sker ikke noget. Vi gamle flytter ikke, men de unge rejser væk, og hvad er der så tilbage af Hansted? Vi har en stor arbejdsløshed, ca. 100 mand om dagen

går til kontrol. Vi troede, at der blev bevilget penge til oprydningsarbejde efter alt det, tyskerne har lavet her, men der er kun kommet 50.000 kr. til plantning efter den nye byplan. Nej, vi tror, de har glemt os derinde. Til sidst er der nok kun redningsstationen og fyret tilbage af Hansted".

På foranledning af Marius Madsen udarbejdede Amtsarbejdsanvisningskontoret i Thisted samlede oversigter over ledigheden i arbejdsmændenes a-kasse i Hanstholm. Det samlede medlemstal var godt 100. I vinteren 1950 var der omkring 30 ledige. På det tidspunkt var der endnu gang i opfyldning af tankgrave og reparation af havnemolen. Den følgende vinter var antallet af ledige oppe på 80. Omregnet til helårsbasis svarede det til en arbejdsløshedsprocent på 28,8. De dystre meldinger var ikke uden hold i virkeligheden.

Beplantning af de omfattende arealer, der var spækket med Værnemagtens betonstøbte anlæg, blev et lyspunkt i den mørke tid. På længere sigt skabte det tiltrængt læ – som allerede landinspektør Smed Søndergaard havde advokeret for i 1924 – og gav grundlag for, at Hanstholm i 1960erne kunne markedsføre sig som 'den grønne by ved det blå hav'. Samtidig camouflerede beplantningen de mange militære ar i landskabet. Her og nu skabte det særdeles tiltrængt beskæftigelse.

Allerede før krigen havde ingeniør Lunde henvendt sig til overklitfoged Axel Rasmussen for at få ham til at medvirke ved en beplantning på de eksproprierede arealer. Man havde erkendt, som Axel Rasmussen har udtrykt det, "at dette vindomsuste kridtbjerg måtte gøres loddent ved beplantning for at blive så nogenlunde beboeligt for mennesker, som ikke var opvokset på egnen og fra barnsben blevet vant til stedets højest ugæstmilde klima".

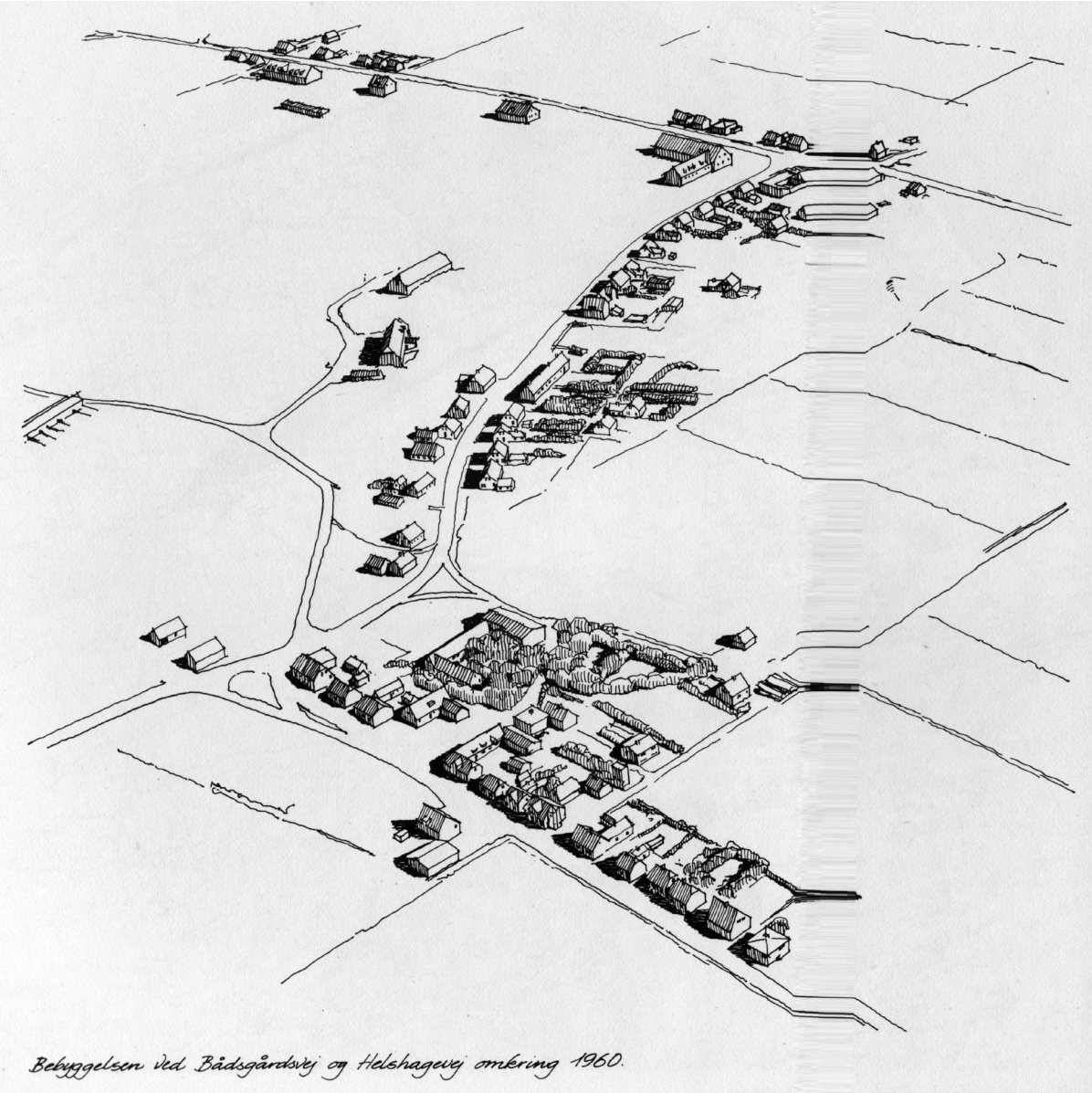
Dagens hummerfangst på den genoplivede landingsplads, juli 1946.

Ikke alle unge fiskere forlod Hanstholm. Evald Harbo var som værnepligtig i flåden og på ophold i USA, men vendte tilbage som fisker og redningsmand som faderen og farfaderen.

Et kig fra fyret ud over Hanstholm i 1945. I 1982 er der udarbejdet en liste over, hvem der har boet og bor i husene. Fra venstre nærmest vejen: Peder Sauer, Brix Pedersen, Egon Harbo, bager Helge Olsen, barber Kr. Kristensen, murer K. Sørensen, Marinus Langgaard, Edvard Josefsen og Peter Mikkelsen. Bagerst: Karl Kristensen, Arthur Knudsen og Martin Kristensen. Desuden Handstedgård, der var kommandocentral for kystartilleriet fra Agger til Bulbjerg - og forskellige tyske bygninger.

Samtidig med at kanonstillingerne blev demonteret omkring 1950, fik overklitfogeden en opfordring fra Arbejdsministeriet til at overveje en beplantning, først og fremmest ud fra et beskæftigelsesmæssigt hensyn. Axel Rasmussen greb udfordringen og fremlagde en samlet plan for statens administrationsudvalg. Der blev udlagt et 106 ha stort areal til beplantning i en hesteskolignende form, der kunne danne en skærm omkring den by, man fortsat håbede på. Netop i 1948 havde landinspektør Axel Meldal udarbejdet en ny byplan, der nedstemte forventningerne til at omfatte 5.000 indbyggere. Til gengæld bredte den sig ud over de arealer, der var blevet statsejendom i 1943. I denne nye byplan var der netop afsat plads til et sådant grønt klimaskjold.

Overklitfogeden fik brug for hele sin forstfaglige dygtighed, da der skulle eksperimenteres med træsorter til læplantning på måske det mest stormomsuste sted i Danmark. Det blev en beplantning af hårdføre nåletræer, og så en mellemplantning af løvtræer, når det første læ var skabt. En halv snes arbejdsmænd blev knyttet til projektet. Marius Madsen kom til at virke som formand, og han engagerede sig stærkt i beplantningen. Som en journalist bemærkede, kendte han hvert eneste træ og kunne fortælle dets særlige historie. Samtidig arbejdede han ihærdigt på at sikre bevillinger til det fortsatte arbejde. Hans privatarkiv rummer korrespondance med både den socialdemokratiske folketingsmand Hans R. Knudsen og arbejdsminister Kaj Bundvad, da han frygtede, at bevillingen skulle blive fjernet. Kaj Bundvad gik til finansministeren og ordnede sagen.



Et vue over det gamle Hanstholm fra dispositionsplanen i 1966. Byplangruppen mente, at "den ældre bebyggelse ikke har en sådan kvalitet, at en bevaring over et længere åremål er rimelig".

'Porten til et større Danmark'

Ingeniør Jørgen Fibigers tømmerkister stod der endnu, både i den næsten en kilometer lange vestmole og i de godt 100 meter sidemole, der var bygget inden Værnemagten i juni 1942 definitivt lukkede arbejdspladsen. Men mange af dem – specielt i den yderste del af vestmolen – var i en ynkelig forfatning. Mange steder var yderbeklædningen af imprægneret bøgetræ brækket af. Store mængder løsrevne planker drev i land, når havet var i oprør. Betondækket var brækket af flere kister. Pæleormene havde angrebet de indre trækon-

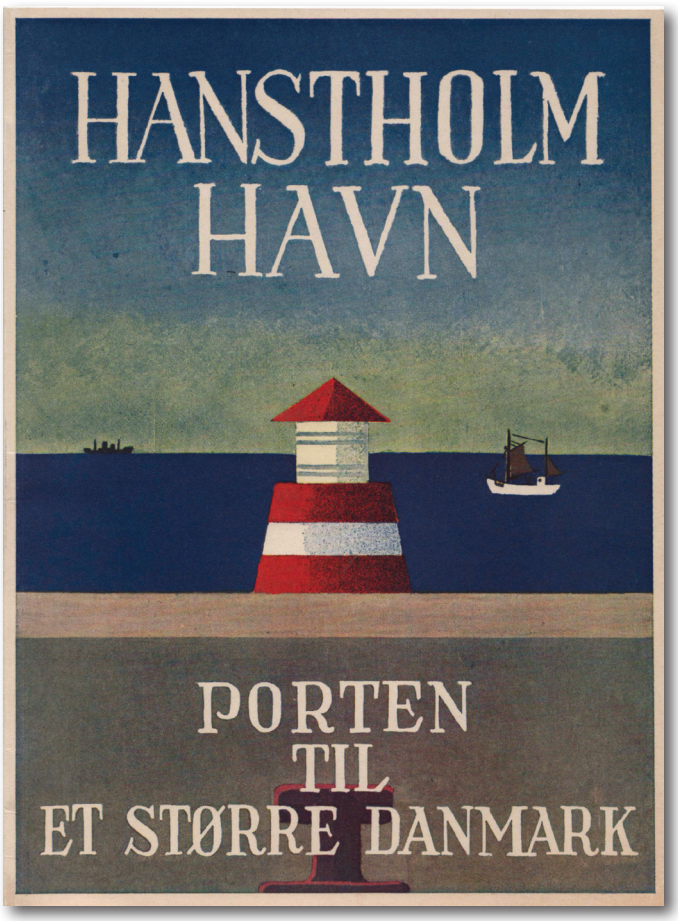
struktioner i uhyggelig grad, og den løse ral var forsvundet i havet. En stor del af den arbejdsbro, der havde båret tipvognsporet, var brudt sammen på grund af stormangreb og manglende vedligeholdelse.

Alt var fjernet fra arbejdspladsen inde på stranden: Ralsiloanlæg, spor, vogne, maskiner. Den smukke administrationsbygning, Skagen-arkitekten Ulrik Plesner havde tegnet til Jørgen Fibiger, var sprængt væk. Vandbygningsvæsenet havde haft held til at fjerne en del materialer og værktøj, der var blevet opmagasineret i Ræhr og omhyggeligt passet af smedemester Søren Jensen.

Ifølge Vandbygningsvæsenets skøn ville det koste fem millioner kr. alene at bringe havnebyggeriet tilbage til 1942-situationen. En færdigbygning af havnen ville ifølge samme væsen koste yderligere 39 millioner kr. Det kan så sammenholdes med, at det foreløbige lange, seje træk op gennem 1920erne og 1930erne havde kostet staten ni millioner kr.

I en efterkrigstid med alvorlig mangel på både materialer og kapital var det en nærliggende tanke at glemme alt om den gamle havnelov fra 1917, skrive de ni millioner på tabskontoen og så i øvrigt glæde sig over den brede sandstrand og det klitlandskab, der var under dannelse i læ af den lange vestmole. Men sådan kom det ikke til at gå.

På et meget velbesøgt vælgermøde i Ræhr op til folketingsvalget i oktober 1945 erklærede venstremanden Kr. Damsgaard, "at han ville gøre alt, hvad han formåede, for at havnen bliver bygget færdig snarest, og at det bør ske i et meget hurtigere tempo, end byggeriet hidtil er udført i". Under finanslovdebatten i det nyvalgte Folketing tog både Kr. Damsgaard og Vilh. Fibiger ordet for at minde om, at loven om Hanstholm Havn stadig var gældende. Vilh. Fibiger talte – som i 1930erne – om 'en national skandale'. Han anbefalede, at staten udbød anlægsarbejdet i privat entreprise og dermed overlod det til et af landets store ingeniørfirmaer.



Hanstholmudvalgets veltilrettelagte skrift fra 1946, der danner grundlag for udvalgets virke.

Den ny Venstre-regerings trafikminister, Niels Elgaard, gentog tidligere trafikministres kunststykke. Da han i januar besøgte Hanstholm udtalte han, at det drejede sig om at få bygget den havn så hurtigt som muligt. Men 'hjemme' på Folketingets talerstol var han noget mere forbeholden. Om havnebyggeriet kunne gennemføres kunne 'intet siges'.

Under opholdet i Thisted havde ministeren haft møde på amtsgården med amtmand H. Egedorf og med repræsentanter for Centralforeningen af Fiskeriforeninger i Thisted Amt. De forelagde ministeren et krav om færdigbygning af havnen, underskrevet af en bred kreds, der spændte fra amtsrådet og de kommunalpolitiske råd til et bredt spektrum af erhvervsorganisationer i Thy. Der var igen

tale om et bredt samvirke, der lignede den bevægelse, landinspektør Smed Søndergaard havde mobiliseret i 1924.

Hanstholm havn som en 'folkesag' for hele amtet var også udgangspunkt for et initiativ, amtmanden tog i juni, da han indkaldte til stormøde på Hotel Royal i Thisted. Her mødtes repræsentanter for stort set alt, hvad der betød noget i hele Thisted Amt: Kommunale myndigheder, erhvervsorganisationer, fagbevægelse, dagblade og de otte rigsdagsmænd, der var valgt i amtet. Forsamlingen vedtog en udtalelse, der anmodede Rigsdag og regering om, at 'fær-

(fortsættes side 255)

Violinspil, skulpturer - og strandinger

Martins Karl. Hans interesser strakte sig fra violinspil til skulpturer. Resultatet af det flittige virke og den underfundige fantasi kunne ses uden for "Solblink" på Skrænten, hvor byvejen og kystvejen mødes. Karl Kristensen var hans rigtige navn. Fornavnet "Martins" var efter faren. Han arbejdede som murerarbejdsmand og ved havnebyggeriet. Selv om han var indfødt holmbo, blev han aldrig "rigtig" fisker. Det var dét med søsygen. Violinspillet havde han dyrket, siden han som 12-årig tjente sine første penge og kunne spare sammen til et instrument. Spillede siden til dans og var med i spillemandsorkester. Mandolin og mundharpe beherskede han også. Noder lærte han aldrig. I Karl Kristensens barndom og ungdom var strandinger dramaer, alle i byen tog del i. Og én stranding huskede han specielt godt: "Mærkeligt nok har den fået ny aktualitet i denne tid, hvor et bjærgningsfartøj samler rester herfra i havnens yderbassin", fortalte Martins Karl i 1976 i anledning af 75 års dagen. Det var den tremastede norske skonnert "Oberon", der ved juletid 1920 blev sat på grund ud for Hanstholm. Et par dage tidligere var den strandet ved Vorupør, og den var på slæb mod Frederikshavn, da bjærgningsmandskabet ikke længere kunne holde den på pumperne: " I løbet af natten blæste det op til storm fra vest, og om morgenen var masterne væltet. Snart efter var træskroget splittet og forsvundet. Besætningen opholdt sig i mange dage i Hanstholm og mest af tiden på kroen: "Her kom vi i snak med dem, som vi jo gerne gør med fremmede, og jeg kom bl. a. til at kende en, de kaldte "Krølle". Han fik øje på to ringe, jeg havde på fingrene, og jeg så en stor guldring, han gik med. Enden på det blev så, at vi byttede, og den guldring har jeg endnu som minde. Der står "Oberon" 1920 på den," fortalte Martins Karl. Da han i 1958 lå på Rigshospitalet, kom han i snak med sin sidekammerat, der tydeligt var sømand med tatoveringer på armene. Det viste sig, at han havde været med "Oberon", og de to fik udvekslet mange minder om forliset, om "Krølle" og hans skæbne og gamle dage i det hele taget. Som man jo gør på en hospitalsstue. Jo, verden er ikke altid så stor, som man tror. Og den kan begynde et sted på vestkysten.

Amtmanden

Amtmand Hans Egedorf overlader skrivebordet til sin efterfølger, Florian Martensen-Larsen, 1961.

Fiskerne på vestkysten og amtmanden inde i Thisted, Hans Egedorf, var bundet sammen i et skæbnefællesskab omkring et forlist havneprojekt og under besættelsen en evakuering, da den tyske besættelsesmagt indrettede sig med en "Festung" på Hanstholmen. Så når amtmanden ringede til P. Munk Madsen, og det var omkring spisetid, vidste fiskeeksportørens kone, hvad hun skulle gøre med de skrællede kartofler. Hun skulle vente med at sætte dem over. Der var meget at drøfte, når formanden for det officielle Hanstholm-udvalg af 1946 havde en af de engagerede udvalgsmedlemmer i røret.

Hans Egedorf kom til Thisted som amtmand i 1938 og forlod egnen som 70-årig i 1961 efter de årelange bestræbelser for at få gennemført havneprojektet. Året forinden var der med en ny Hanstholm-lov i Folketinget skabt hjemmel for en fiskeri- og trafikhavn. Han kom til Thisted fra en stilling som kontorchef i Socialministeriet, hvor han havde haft ansvar for i praksis at gennemføre den store socialreform fra 1933. Et krævende arbejde. Man kunne tænke sig, at han derfor havde håbet, at amtmandsjobbet betød 'ro og hvile' i Thy. Men sådan var det slet ikke med københavneren fra det fynske, der nu var havnet i det nordvestjyske, som en lokal avis betroede sine læsere. Arbejde var jo dét, der gav livet glæde og indhold. "Amtmand Egedorf er ikke af den type embedsmænd, der murer sig inde mellem støvede folianter og paragraffer. Han færdes i det amt, der er hans for ved selvsyn og personlig kontakt at erfare, hvad der sker, så han kan tage sig af sin landsdels tarv".

Det er med de samme streger, der tegnes i andre portrætter af amtmanden med de mange rosende ord i skudsmålsbogen. Her er vi på vejvæsenets byggepladser, hvor bulldozere og traktorer æder sig igennem jordmasserne. På byggegrundene, hvor gravkøer og byggekraner svinger med deres arme i det offentlige byggeri. Og vi er ude ved Hanstholm-havnens arbejdsplads yderst i klitterne, så længe der endnu var lidt liv tilbage i det første havnebyggeri. Alle disse steder kunne man finde amtmanden fra Thisted. Arbejderne kendte ham. De har set pænt klædte kommissioner dukke op og foran skaren Egedorf, hvis udstrakte arm forklarende bevæger sig horisonten rundt. På kolde vinterdage har de set ham stå yderst på havnens mole, og mere end en gang har de overværet, at han blev dænget til med vand, når havet pludselig rejste sig. Og de har hørt, at Egedorf på sit let syngende fynske undskyldende har forklaret kommissionsmedlemmerne, at "havet jo undertiden kan være lidt uroligt". Men det bør nu ikke være en grund til at droppe havnen, skyndte han sig altid at tilføje.

Hvordan overkommer den travle mand alt dette … og så endda afse tid til daglige spadsereture i Thisteds periferi med sin hund? Det spurgte mange sig selv om. Han er tidligere gymnast og i fysisk god kondition. En journalist fra en udenbys avis har ham i begyndelsen af 1950erne under mistanke for at kunne slå et kraftspring, hvis det skulle være. Men der er for lavt til loftet i amtmandsgården i Skovgade, der ligner dekorationen til et skuespil om venligtsindet dansk provinsliv ... og hvem spørger også en embedsmand om den slags? "Muligvis hans foresatte i Hjemmeværnet den dag, da der skal udtages grupper til særligt krævende opgaver i terrænet". Amtmanden har meldt sig under hjemmehærens faner, for under en eventuel kommende krig vil hele civilbefolkningen blive ramt. "Så det gælder om at være forberedt. Der er ikke noget at grine af. Ikke det mindste!" Erklærer amtmanden.

En mønsterværdig embedsmand. En af de bedste amtmænd, Thisted Amt har haft. Sådan lød det ved 20 års jubilæet i 1958. Et særkende var grundigheden og fliden, venligheden og hjælpsomheden over for alle, der henvendte sig til ham.

Man leder forgæves i de lokale arkiver efter efterladte papirer, der sætter spørgsmål ved det billede, der her er forsøgt tegnet. Man træffer på thyboer, der kan have en anden opfattelse af, hvordan strategien i kampen for havnen måske kan gribes an. Men det er jo noget andet …

Hans Egedorf var en amtmand med et stort netværk – som man ville sige i dag. Dengang ringede man bare op, og når det var amtmanden, der kaldte vestkysten, betød det mindre, at maden ikke stod på bordet på det klokkeslet, man nu var vant til.

digbygningen af Hanstholm Havn fremmes mest muligt'. Nok så vigtigt var det, at der på mødet blev grundlagt en organisation, der i årene frem til den ny havnelov i 1960 med stor dygtighed og vedholdenhed fastholdt havnekravet, så det aldrig gled ud af politikernes og dagspressens synsfelt.

Den både igangsættende og samlende skikkelse i denne brede bevægelse var amtmand Egedorf, der havde været den afgørende myndighedsperson både ved evakueringen af holmboerne i 1943 og ved deres tilbagevenden. Han nød stor respekt både lokalt og i centraladministrationen. Hans ord havde vægt. De mange deltagende organisationer, dagblade og politikere dannede fremover det såkaldte 'Hanstholmudvalg', der med Egedorf som formand og redaktør af Thisted Amtsavis, Kjeld Jensen, som sekretær, sikrede, at der hen over de sædvanlige politiske og sociale skel blev talt med én stærk stemme. Hanstholmudvalget var en stor forsamling, der kun mødtes ret sjældent. Et effektivt lille forretningsudvalg, bestående af Egedorf, Kjeld Jensen og fiskeeksportør Peder Munk Madsen, Klitmøller, udgjorde det dynamiske og handlende centrum.

Allerede i september 1946 lykkedes det for udvalget at få trafikministeren til Hanstholm igen. Denne gang ledsaget af Folketingets finansudvalg og vandbygningsdirektør Hertz. Den genoplivede by var flagsmykket. Et halvt hundrede fiskerbåde fra hele Thykysten lå fortøjet ved tværmolen. I flot septembervejr lignede det næsten en rigtig havn. Ministeren erklærede overfor den store menneskemængde: "Hvis havnebyggeriet genoptages, må den hidtidige slendrian ophøre". Så havde han heller ikke lovet for meget.

(Fortsættes side 257)

Manden i kulissen

Den unge pertentligt klædte mand er journalist og kommer til Thisted i 1912. I 1919 avancerer han til redaktionssekretær på den konservative Thisted Amtsavis, i 1927 til medredaktør. Fra 1934 til 1955 er han ansvarshavende redaktør.

Hans navn er Kjeld Jensen.

"En fin personlighed, mild af ydre og væsen, men med et viljefast sind for en solid konservativ politik på prøvede grundsætninger".

Sådan bliver han karakteriseret i den konservative historieskrivning. Og det er også det aftryk, han sætter i den lokale historie.

I overensstemmelse med avisens nationale holdning bliver redaktionen på Grydetorv en slags hovedkvarter for det illegale arbejde under besættelsen. Kjeld Jensen har sin store andel i, at der bliver rettet op på det stedvis plettede ry, Thy kommer til at slæbe med fra de 'fem forbandede år', der for mange i Thy jo ikke er så forbandede endda.

Arbejdet i Hanstholmudvalget af 1946 har for Kjeld Jensen også en betydning, der rækker ud over det lokale. Kampen gælder i flere år om at gøre det til en national sag.

Kjeld Jensen er udvalgets penneføre i kulissen, mens amtmanden er den mere udfarende kraft. Redaktøren og fiskeeksportøren fra Klitmøller, Peder Munk Madsen, er amtmandens nærmeste medarbejdere som især lægger den strategi, der har størst mulighed for at trænge igennem 'ovre i København'.

Kjeld Jensen har tillidsposter i Konservativ Ungdom og den konservative vælgerforening i Thisted, og han bliver formand for de unge konservatives landsorganisation 1926-29. Sønderjylland er i disse år den nationale interesse for disse ungkonservative, der ikke stiller spørgsmål ved demokrati, lige valgret og social forståelse i et opgør med 'gammelkonservatismen'. Han er medlem af Thisted Byråd 1937-46, evakueringschef i Thisted 1943, formand for Frihedsrådets lokalkomité 1944-45 og har tillidsposter i sønderjyske foreninger og Grænseforeningen. Folketingskandidat i Hurup 1939 og 1943.

Og så er han medredaktør af den første udgave af 'Landet mod Nordvest' (1947), hvor han skriver om Thisted Amts politiske historie.

Kjeld Jensen overkommer meget og er en flittig skribent ikke kun i avisen, men det er altid sagen og andre mennesker, det drejer sig om. Man skal lede længe i den lokale historie efter personen Kjeld Jensen, der angiveligt er tilpas i rollen som manden i kulissen, der trækker i trådene og får ting til at fungere og begivenheder til at ske. Og da han i 1955 flytter fra Thisted for at slå sig ned som journalist i Aarhus, kan han gøre det i bevidstheden om at have aftjent sin borgerpligt i Thy. Med sin indsats i Hanstholmudvalget af 1946 er han med til at holde havnevisionerne i live, og fra sin udkigspost i Aarhus kan han i 1960 konstatere, at drømmen om en storhavn på netop dette sted på vestkysten omsider er ved at blive til virkelighed.

Det er i øvrigt samme år, Thisted Amtsavis bukker under for bladdøden. Men det er en anden historie. Og Kjeld Jensen? Jo, man kan i denne historie læse, at "han stadig er i positiv erindring hos mange i Thisted".

Strøm, kuling og stormvejr

P. Munk Madsen var forretningsfører for Klitmøller Fiskeeksport og en af de meget engagerede i den kreds af ihærdige thyboer, der gennem et halvt hundrede år arbejdede på at gøre drømmen om en storhavn i Hanstholm til virkelighed. Det var dér, fremtiden lå for hele egnen. Ikke i de gamle fiskerlejer langs kysten.

Allerede sidst i 20erne deltog han som sekretær i Centralforeningen for Fiskeriforeninger i Thisted Amt i det organisatoriske arbejde for havnesagen. Et arbejde han fortsatte inden for Vestjysk Fiskeriforening, hvor han blev medlem af bestyrelsen fra starten i 1934.

Peder Munk Madsen (1897-1978) var selvskreven som medlem af Hanstholm-udvalget af 1946 og udgjorde sammen med formanden, amtmanden i Thisted, H. Egedorf, og redaktøren på Thisted Amtsavis, Kjeld Jensen, det aktive forretningsudvalg. Det fungerede også som "redaktionsudvalg", der havde ansvaret for Hanstholm-udvalgets ansigt udadtil og over for politikere og myndigheder "derovre". Og det var jo København! Det gjaldt om at spille sine kort på den rigtige måde, og derfor var det yderst vigtigt, at der var overensstemmelse mellem argumenter og den måde, de blev fremsat på. Ikke alle var enige. Flere mente, at det ikke var nok.

P. Munk Madsens far var fiskeeksportør i Nr. Vorupør, da Klitmøller-fiskerne i 1926 tog initiativ til at oprette deres egen fiskeeksport-virksomhed. Sønnen blev ansat som forretningsfører fra starten, og det kom fiskerne ikke til at fortryde. Ved 40 års jubilæet i 1966 var der en årsomsætning på over to millioner kroner – et betydeligt beløb målt i nutidskroner. Selv om han nærmede sig pensionsalderen, nøjedes han ikke med arbejdet i fiskeeksporten. Han var i gang med at undersøge mulighederne for en sildeoliefabrik i den havn ved Hanstholm, der efter planen skulle stå klar til indvielse året efter. Han så i det hele taget med stor forventning frem til den betydning, havnen ville få for fiskerne – også dém i Klitmøller, der stadig trak bådene op på stranden efter endt fiskeri. Flere af dem ville allerede året efter begynde at fiske fra Hanstholm.

Når Hanstholm-udvalgets virksomhed skulle bedømmes, var det naturligt for P. Munk Madsen som kystbefolkningens repræsentant at sammenligne med en sejlads, der til tider var meget hård. Strøm, kuling og stormvejr var daglig kost. 1952 – efter den første betænkning med otte stemmer mod havnen og kun to for – var kuldsejlingen nær.

"Der er grund til på kystbefolkningens vegne at bringe en oprigtig tak til alle de mange gode kræfter, der har medvirket til, at et fælles mål er nået – til glæde og fremgang for vort samfund", skrev P. Munk Madsen i en artikel i Thisted Amts Tidende efter havneindvielsen.

Og kystfiskeriet? "Før eller senere går det sin afslutning i møde, idet der naturligvis bliver en overgangsperiode for ældre kystfiskere, som ikke lader sig omplante", skrev fiskeksportøren, der havde gjort hele vejen med fra fiskerlejerne i Vorupør og Klitmøller til den moderne fiskerihavn i Hanstholm. Men han bemærkede også i et interview få år senere: "De små kystbåde kan vi ikke undvære. Det er dem, der lander havnens fineste fisk. Det bør det store hartkorn skrive bag øret, når man f. eks. vælger bestyrelse i fiskeriforeningen".

P. Munk Madsen havde i otte år været medlem af det daværende Vester og Øster Vandet-Klitmøller sogneråd, og han kunne også se tilbage på en betydningsfuld organisatorisk indsats for vestkystens fiskere. Da Danmarks Havfiskeriforening blev oprettet i 1932, var Munk Madsen blandt stifterne, og han fik sæde i den første bestyrelse. I hovedbestyrelsen var han i ikke færre end 35 år kystfiskeriet en god talsmand, fremhæves det fra flere sider.

Klitmøllers 'spilmand' Otto Madsen og fiskeeksportør P. Munk Madsen i 1930erne.

Under den efterfølgende middag på Hotel Aalborg offentliggjorde udvalget et lille skrift, 'Hanstholm Havn – Porten til et større Danmark'. Her blev argumentationen bag havnekravet formuleret klart og anskueligt. Ud over henvisningen til Værnemagtens ødelæggelser var der sådan set ikke meget nyt i argumentationen. Ifølge udvalget havde hele egnen grund til at føle sig tilsidesat på grund af den manglende realisering af 1917-loven: "Der er fra Folketingets talerstol brugt udtrykket skandale derom. Heroppe er faldet endnu stærkere ord". Målet var fortsat at fritage vestkystens fiskerlejer fra den slidsomme og farlige landing på åben strand og så samtidig stimulere den generelle udvikling af dansk havfiskeri i kraft af Hanstholms beliggenhed tæt på nogle af de bedste fiskepladser. Den gamle drøm fik også sin plads i pjecen "med en fiskerbefolkning, der er parat til straks at rykke ind, med en beliggenhed lige ved havets store landevej (..) vil der, når Hanstholmhavnen er færdig, hurtigt her fremvokse et bysamfund, større end nogen drømmer om".

Den indre del af vestmolen og sidemolen blev renoveret, da finansudvalget lod nogle millioner rulle i 1955.

Pjecen blev bredt distribueret til politikere, dagblade og organisationer. Og så skete der ikke mere.

Lappeløsning og dødsdom

I oktober 1947 fik Danmark en socialdemokratisk regering med Hans Hedtoft som statsminister. Hanstholmudvalget gik i aktion og sendte en deputation til møde med den nye trafikminister, Carl Petersen, og med fiskeriministeren, Chr. Christiansen. Også de to store fiskeriforeningers formænd deltog. Det kom der et noget problematisk resultat ud af. Trafikministeren gik i marts 1948 til finansudvalget. Han var mest stemt for helt at standse havnebyggeriet: "Min forstand siger mig, at det er klogere at standse havnebyggeriet end at bevilge de mange millioner, det vil koste". De konservative ønskede imidlertid en bevilling til istandsættelse af vestmolen. Lidt nølende bakkede de andre partier dette forslag op. Det endte med en dobbeltbeslutning. Der blev bevilget fem millioner til reparation af molen, men samtidig blev der nedsat et udvalg, der nærmere skulle undersøge "hvorvidt det er muligt på teknisk forsvarlig måde at bygge havn ved Hanstholm". Udvalget skulle også undersøge og vurdere de økonomiske omkostninger og dermed overveje, om det var "ønskeligt fra et samfundsmæssigt synspunkt", at havnebyggeriet overhovedet blev gennemført.

Kong Frederik IX drøfter i 1949 havneplaner med ingeniør Lunde, der var med fra Fibigers tid.

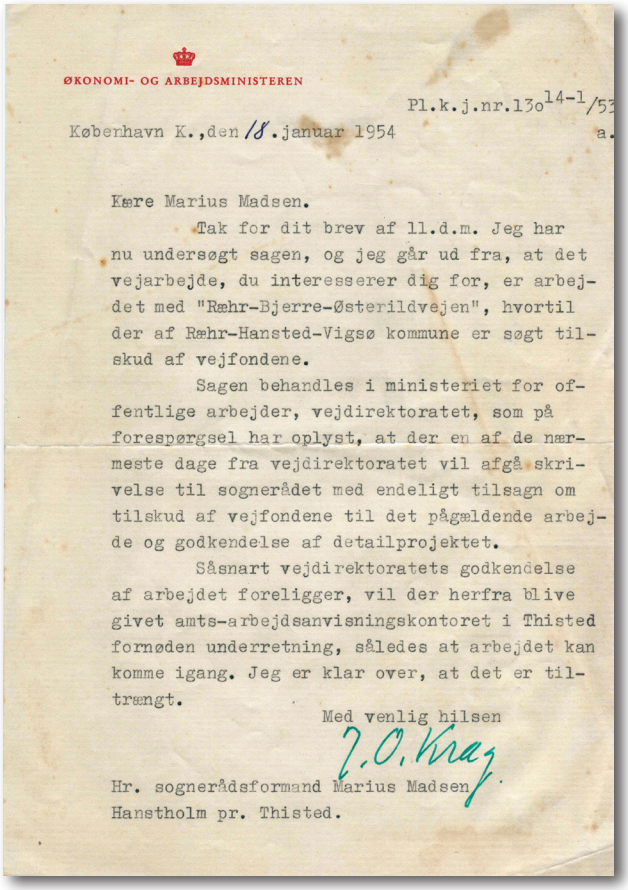
Havnesagen blev fulgt med stor opmærksom-

Marius Madsen brugte sine kontakter i Socialdemokratiet.

hed af hovedstadens aviser og førte i maj 1948 til en radiodebat, hvor såvel amtmand Egedorf som adskillige af holmboernes talsmænd fik lov at ytre sig, herunder sognerådsformand Jeppe Kristensen, sognerådsmedlem Marius Madsen og fiskeriforeningsformand Chr. A. Harbo. Også trafikministeren deltog. Han fastholdt, at han ville afvente en nøgtern vurdering af havnens nytteværdi.

'Arbejdets sang lyder igen over Hanstholm'. Sådan lød overskriften, da Aalborg Stiftstidende i foråret 1950 rapporterede fra det igangsatte reparationsarbejde. Arbejdet blev udført af ingeniørfirmaet Monberg & Thorsen med en arbejdsstyrke på 40 mand. Det skabte mærkbar optimisme i det lille samfund, og samtidig rykkede man ind i en ny tid. En kæmpestor gravemaskine udførte det arbejde, der tidligere skulle bruges mange mand med trillebør og skovl til. Og et helt nyt specialanlæg til fremstilling af beton blev stillet op. Den gamle mole skulle forstærkes med jernspunsvægge og indkapsles i beton. I sommeren 1953 var arbejdet, hvortil der yderligere blev bevilget to millioner kr., ved at være afsluttet. Men det var kun den inderste tredjedel af havnemolen, der var sikret.

På det tidspunkt var der imidlertid afsagt noget, der kun kunne tolkes som en dødsdom over havnen. Det nedsatte sagkyndige udvalg barslede med sin betænkning i december 1951. Udvalget havde bestået af sagkyndige, udpeget af Dansk Ingeniørforening og af flere ministerielle embedsmænd, heriblandt cand.polit. Viggo Kampmann, der senere som finans- og statsminister fik en afgørende betydning for den ny havnelov i 1960. Desuden havde de to fiskeriforeningers formænd sæde i udvalget. Kun de to sidstnævnte anbefalede en bygning af havnen. De øvrige indstillede, at byggeriet blev opgivet. De anslog, at en færdiggørelse ville koste 100 millioner kroner, og de mente, at det ville få langt større betydning for fiskerierhvervet, hvis dette beløb blev anvendt på udvidelse af de bestående havne. Også fordi der skulle foretages omfattende investeringer på landsiden i det tyndtbefolkede område. På det tekniske plan frygtede udvalget, at de meget store sandtransporter rundt om Helshage ville kræve et meget kostbart uddybningsberedskab.



ØKONOMI- OG ARBEJDSMINISTEREN

Pl.k.j.nr.13o 14-1/53

København K., den 18. januar 1954 a.

Kære Marius Madsen.

Tak for dit brev af 11.d.m. Jeg har nu undersøgt sagen, og jeg går ud fra, at det vejarbejde, du interesserer dig for, er arbejdet med "Rær-Bjerre-Østerildvejen", hvortil der af Rær-Hansted-Vigsø kommune er søgt tilskud af vejfondene.

Sagen behandles i ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet, som på forespørgsel har oplyst, at der en af de nærmeste dage fra vejdirektoratet vil afgå skrivelse til sognerådet med endeligt tilsagn om tilskud af vejfondene til det pågældende arbejde og godkendelse af detailprojektet.

Såsnart vejdirektoratets godkendelse af arbejdet foreligger, vil der herfra blive givet amts-arbejdsanvisningskontoret i Thisted fornøden underretning, således at arbejdet kan komme igang. Jeg er klar over, at det er trængt.

Med venlig hilsen

J. O. Krag

Hr. sognerådsformand Marius Madsen
Hanstholm pr. Thisted.

De to fiskerirepræsentanter i udvalget anlagde et noget mere optimistisk skøn på fiskerierhvervets udvikling og henviste til den dynamiske effekt, der havde været ved anlæg af havne i Esbjerg og Thyborøn. Endelig anførte de det politisk-moralske argument, at "aldrig i Danmarks historie er en egns befolkning blevet holdt sådan for nar".

Alt mens Monberg & Thorsen støbte beton og udvalget tænkte, arbejdede Hanstholmudvalget ihærdigt på de indre linjer. Det var modvind og op ad bakke, og det hele blev ikke lettere af et regeringsskifte, da Hans Hedtoft i 1950 'gled i smørret'

og blev erstattet af en VK-regering under Erik Eriksens ledelse. Det blev til adskillige møder med skiftende trafikministre og andre regeringsmedlemmer. Som amtmand Egedorf udtrykte det i 1953 på et vælgermøde i Ræhr: "Jeg har slidt trapper hos ministre og rigsdagsmænd, haft statsrevisorerne, finansudvalgets formand og andre med herude, har talt med finansminister H. C. Hansen og senere Thorkild Kristensen, med Folketingets formand, Gustav Pedersen, med Jens Sønderup og andre. Ved nytårstid havde jeg en samtale med statsministeren i enrum og gjorde opmærksom på uroen i befolkningen herude, og gjorde opmærksom på, at det var nødvendigt, at der skete noget i positiv retning".

Også andre medlemmer af Hanstholmudvalget var på tæerne. Arbejdsmand og sognerådsmedlem Marius Madsens korrespondance i den anledning er bevaret. Her kan man følge brevveksling fra 1951-1952 med Hans Hedtoft i et samspil med borgmester Chr. Iversen i Thisted. De to lokale arbejderledere frygtede tydeligt, at Socialdemokratiet i offentligheden skulle komme til at stå som ansvarlig for beslutningen om at lukke havnebyggeriet. Som Iversen udtrykte det: "For mig er det en gåde, om der på den danske Rigsdag kan være medlemmer, der repræsenterer det gamle, stolte Socialdemokrati, som ikke kan stemme for gennemførelsen af et så samfundsmæssigt arbejde (..), og det gør mig og sikkert også mange andre ældre partifæller ondt, om ikke de gamle retningslinjer følges, så vort partis repræsentanter fremdeles virker som en pigkæp til enden af de andre såkaldt borgerlige partiers repræsentanter".

Marius Madsen henvendte sig også flere gange til Jens Otto Krag under henvisning til, "at du er en kapacitet inden for vort parti". Madsen følte, der var behov for en, der klart kunne tale havnens sag, "og det tror vi heroppe er dig, som vil være en af havnens grundpiller".

Den barske kendsgerning var, at hen over partiskellene og bag politikernes henholdende 'vente-og-se' snak havde 1951-betænkningens 100 millioner kr. virket som et lammende chok. Ingen turde rigtigt røre ved Hanstholm Havn. På et møde i Hanstholmudvalget i juni 1953 erkendte man realiteterne men blev af de deltagende lokale folketingsmedlemmer bestyrket i, at det gjaldt om at have is i maven. Som socialdemokraten Hans R. Knudsen udtrykte det: "Hvis vi øjeblikkeligt efter betænkningens fremkomst havde krævet, at Rigsdagen skulle tage stilling, så kendte vi resultatet".

I efteråret 1953 vendte socialdemokraterne tilbage til regeringsbænkene. Ved den følgende finanslovbehandling stillede Vilhelm Fibiger og Kr. Damsgaard forslag om en bevilling på otte millioner kr. til at fortsætte arbejdet på havneanlægget. I bemærkningerne omtalte de byggeriet som 'en skamstøtte for landets styre'. Den nye finansminister, Viggo Kampmann, overtalte dem imidlertid til – nu da de havde markeret sig – at trække forslaget tilbage. Han mente, det ville falde, hvis det kom til afstemning. De imødekom ønsket, men – ifølge Damsgaard – 'med blødende hjerte'.

Alt mens politikerne på Christiansborg trådte vande, tilrettelagde Hanstholmudvalget en omfattende pressekampagne. Medarbejdere fra alle større aviser blev inviteret på besøg i Hanstholm en oktoberdag i 1953. Det førte til fyldige reportager og ledere, der bakkede havnesagen op. 'Bor vi norden for lands lov og ret', hed overskriften i Politiken. Den avislæsende danske offentlighed var efterhånden ganske godt informeret om livet på holmen og den havarerede havn.

Hilsen fra Hanstholm til rigsdagsmændene

No vel æ lig depp mi pen,
skryw te Danmarks rigsdagsmænd.
'Haaer I glemt, I løfte ga,
aam vi Hanstholm Havn skul' ha.

No i øwer tredve Oer
haaer vi stadig vented poe,
te I skul gjør Aller aae,
hva I jen Gaang loved haae.

De mo I en ajen Gæeng,
hels saa vaaer ed alt fo læng.
Æ havn kan et – saam no de goer,
færre væer aam hunner ooer.

Vi mo haa tillid tel
te I vel øv ret aa skjel,
men hæer i Thy dæ snaae æ faaer
fue, vi et ka den bevaaer.

Gjør I et nøj ve ed snaae,
saa mo I da ka fostaae,
da vel I de skudsmoel fo,
i æ et aa stuel e po.

Kasper Røghat
(Thisted Amts Tidende 6. maj 1953).

En sikker forbindelse

Statsminister Jens Otto Krag og Chr. Hansen i Hanstholm.

Chr. Hansen knytter som først sognerådsmedlem og senere formand i Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune og derefter borgmester i Hanstholm en forbindelse mellem det gamle og nye på holmen.

Han var sønderjyde og kom til Hansted i 1941, hvor han fik arbejde hos købmand Jens Villadsen. Det var ikke uden betydning, at han som sønderjyde forstod og kunne tale det tyske sprog. Tyskerne var kommet til landet året forinden og i færd med 'at etablere' sig i Thy. I 1942 blev han udskrevet til Civilbeskyttelsen (CB) for at forberede evakueringen af holmboerne under besættelsesmagtens opbygning af 'Festung Hanstholm'. Og det faldt i hans lod at gå rundt med mappen indeholdende de officielle papirer til de familier, der blev berørt af 'nyordningen' og som skulle til at skabe sig en fremtid andre steder med usikkerhed omkring en eventuel tilbagevenden.

Da evakueringen var sket i 1943, flyttede han med sin kone til Ræhr. Og det er på et billede fra baraklejren og som CB´er, han første gang dukker op i de lokale arkiver. De skulle hurtigt komme til at indeholde mange billeder af den populære sønderjyde, der blev i CB helt til 1948 og havde arbejde med tyske flygtninge og bevogtning af det rømmede fæstningsanlæg. Familien var i 1946 flyttet tilbage til Hansted, og han blev et par år senere afløser på fyret. I begyndelsen af 1950erne var han formand for arbejdsmændenes fagforening.

Fra 1954 til 1960 arbejdede Chr. Hansen i Thisted Jernhandel, men han boede fortsat i Hansted og blev i 1958 indvalgt i Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd. I 1959 blev han kommunekasserer. Ved valget i 1962 genvalgt til sogneråd - de seks andre var nyvalgte. Da kommunen i 1964 indrettede kontor i forbygningen til tyskernes gamle biograf, blev han heltidsansat som kommunekasserer. I 1966 skete der kommunesammenlægning med Hjardemål, og efter sognerådsvalget dette år blev Chr. Hansen sognerådsformand. Det var en betingelse, at han fik fire års orlov fra kommunekasserer-posten. Det var jo hans 'levebrød'. Og sådan gik det til, at Chr. Hansen var sognerådsformand ved havneindvielsen i 1967. Efter indlemmelsen af Klitmøller og et nyt valg i 1968 blev bankbestyrer Niels Jensen sognerådsformand 1968-1970. Chr. Hansen fik arbejde hos auktionsmester Ib Holm Sørensen, for han holdt på, at orloven fra kommunekasserer-posten var på fire og ikke to år. Men ved valget efter kommunalreformen i 1970 blev han atter formand for kommunalbestyrelsen - nu som borgmester.

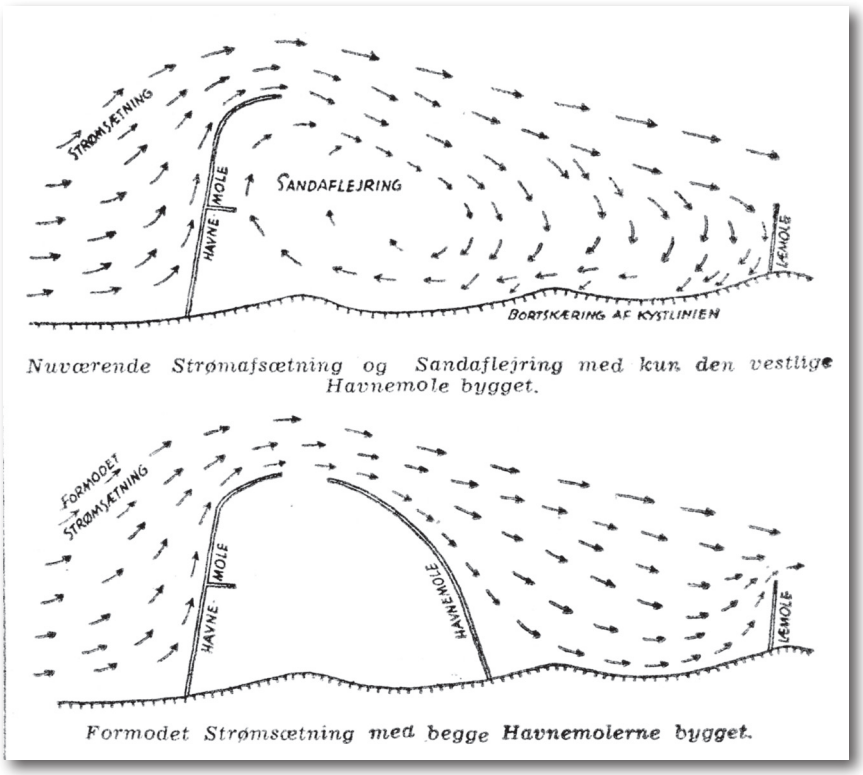
Chr. Hansen gjorde en fortjenstfuld indsats i det offentlige liv i det tidligere sogneråd og siden som borgmester. En tillidsmand af den gamle skole og en politiker, der forstod forhandlingens og kompromisets kunst. Sådan huskes socialdemokraten, der ikke var bundet af partipolitik. Den fælles sag der krævede alles kræfter - det var, hvad der gjaldt. Han gav sig tid til at lytte, havde i perioder sin bænk med træffetid på centertorvet i den nye kommune. Her kunne folk finde ham - med deres små eller store problemer i indkøbsposen.

Som person var Chr. Hansen et godt eksempel på en 'hanstholmer'. Han var en tilflytter, der forstod at kombinere medbragte kvaliteter med nye muligheder. Han har om nogen været med til at forme udviklingen i og omkring den nye by, og efter kommunesammenlægningen blev han manden, der som den første borgmester i den nye Hanstholm Kommune var med til at knytte båndene mellem syd og øst i den langstrakte konstruktion, der blev ud af sammenlægningen. "Både i og uden for kommunen, i ministerier og Folketing nåede flere at stifte bekendtskab med Chr. Hansens specielle pragmatiske forhandlingstalent, som gennem årene i reglen sikrede det ønskede resultat. Nemlig at han fik sin vilje. Før eller siden," som man kunne læse i en af avisnekrologerne ved Chr. Hansens død som 73-årig i 1993.

Et afgørende problem, som sjældent kom frem i offentligheden, var en stille, men stærk modstand fra andre danske havne - ikke mindst de østjyske. Den har nok i virkeligheden gjort sig gældende gennem hele havnebyggeriets omtumlede historie. Nu brød den frem i lys lue. På årsmødet i sammenslutningen af danske havne i august 1954 udtalte formanden, togfører M. Larsen, Kolding, sig lodret mod en færdiggørelse af Hanstholm Havn. Der var i kongeriget 70 trafikhavne, 40 fiskerihavne og 30 anløbsbroer, og der var ikke brug for flere havne. Meldingen blev alvorligt forstærket, da den indbudte taler på mødet, den socialdemokratiske borgmester Axel Ivan Pedersen, Nykøbing M, erklærede, at en udbygning af Hanstholm Havn til 100 millioner kr. næppe ville kunne forrente sig. Han anbefalede, at man i stedet afsatte midler til udbygning af Thyborøn og Hirtshals havne. Axel Ivan Pedersen var samtidig medlem af Hanstholmudvalget, og her førte udmeldingen til hævede øjenbryn. I udvalget tog man fra alle sider afstand fra hans udtalelser, men der nagede en frygt for, at han havde en bredere kreds i Socialdemokratiet bag sig. Både M. Larsen og Aksel Ivan Pedersen var også socialdemokratiske medlemmer af Folketinget.

Sandets vandring og folkets harme

Langt ude på Stillehavet med kurs mod Yokohama sad kaptajn Søren Bjerregaard i sin kahyt på 'Arnold Mærsk' og skrev om sandets vandring ved Hanstholm. Han var en kender af bølgeslag og havstrømme omkring Helshage og Roshage. Han var barnefødt på holmen som søn af fisker Søren Pedersen Bjerregaard. Som dreng og som ung mand havde han selv fisket fra kysten.



Nuværende Strømafsætning og Sandaflejring med kun den vestlige Havnemole bygget.

Formodet Strømsætning med begge Havnemolerne bygget.

Søren Bjerregaards skitse, der ledsager hans debatindlæg i 1950erne til fordel for havnebyggeriet. Hans opfattelse stemmer overens med de forsøg, professor Helge Lundgren senere gennemførte.

Kaptajn Søren Bjerregaard, søn af fisker og redningsmand Søren Pedersen Bjerregaard. Drev selv fiskeri fra holmen, indtil han kom på styrmandsskole og endte som kaptajn i A.P. Møllers rederi.

Bjerregaard havde med stor interesse fulgt debatten om det ufærdige havnebyggeri, og specielt havde han studeret udvalgsbetænkningen fra 1951 nøje. Her var frygten for tilsanding af havnen et afgørende teknisk argument for at anbefale et stop for hele anlægget.

Ud fra egne og alle andre lokale fiskeres erfaringer kunne han bevidne, at der ikke havde været sandaflejringer før, den lange havnemole blev bygget. Det sand, der nu havde skabt en bred forstrand i læ af molen, var en følge af den bortskæring af land, der fandt sted længere mod øst. Ved en hvirvelstrøm rundt om molen blev det ført ind i læ af den. Han anbefalede simpelthen, at man kom i gang med at bygge østmolen. Så ville sandstrømmene bevæge sig uden om hele havneanlægget. Som det var nu, havde den fritstående vestmole reelt virket ødelæggende for det traditionelle kystfiskeri, da de tidligere landingspladser var blevet næsten ubrugelige.

I øvrigt leverede kaptajnen en ramsaltet kritik af det oprindelige havnebyggeri: "Jeg har været inde i hundredvis af havne i ind- og udlandet, dog mest i sidste, men jeg har aldrig set noget lignende som det, der er præsteret ved Hanstholm-havnen i første omgang. Jeg skammer mig næsten på Danmarks, dets ingeniørers og regerings vegne, når talen og diskussionen falder på arbejdet og forholdene omkring Hanstholm Havn".

Søren Bjerregaard leverede gennem 1952 og 1953 adskillige artikler om emnet, og han sikrede, at de blev bragt både i lokale og i landsdækkende aviser. Han stod ikke alene med sit synspunkt. Strandfoged Anders Præstegaard gjorde i et læserbrev til Thisted Amtsavis kort efter, at betænkningen var offentliggjort, opmærksom på, at tilsandingen først var opstået, da det gennemløb, der oprindeligt havde været inderst på havnemolen, var blevet lukket. Præstegaard havde mange gange set drivtømmer beskrive en bue rundt om molen for så - ligesom sandet - at ende inde i læ af molen. I tidsskriftet Ingeniøren gjorde civilingeniør Vilhelm Marstrand sig til talsmand for, at der blev iværksat modelforsøg, så man kunne få sikkerhed for virkningerne af havneanlægget. Med denne debat blev der lagt et spor, som fik afgørende betydning, da havnesagen for alvor kom på den politiske dagsorden igen.

Skuffelse og bitterhed prægede reaktionerne blandt holmboerne, da Damsgaard og Fibiger trak deres forslag om en bevilling til at fortsætte arbejdet på havnen tilbage. Efterhånden var det svært at bevare troen på, at nogen på Christiansborg for alvor ville tage ansvar for den gamle havnelov. For at få afløb for frustrationerne blev der 2. april 1954 indkaldt til et møde på Hanstholm Kro. Et par hundrede beboere mødte op. Sognerådsformand Jeppe Kristensen indledte mødet, og arbejdsmand - og senere borgmester - Chr. Hansen blev valgt som ordstyrer. Mange tog ordet. De var helt på det rene med, at det ikke udelukkende var for beboernes skyld, at havnen skulle bygges. Men på den anden side var det trods alt dem, den manglende afgørelse omkring havnebyggeriet gik mest ud over. Der var en 'nu-kan-det-være-nok' stemning over mødet. Der blev krævet handling her og nu. Det lå også i luften, at det store Hanstholmudvalg af 1946 ikke rigtigt havde opnået noget ved sin diplomatiske adfærd på de bonede gulve. Der blev talt om protesttog til Christiansborg, om underskriftsindsamling

i hele amtet. Mødet sluttede med, at der blev nedsat et udvalg, der meget hurtigt skulle fremføre en alvorlig protest over for ministerium og Folketing. Udvalget kom til at bestå af lokale beboere, bl. a. kaptajn Søren Bjerregaard, der netop var 'gået i land' og havde bosat sig på holmen. Også fiskeeksportør H. P. Hammer var med. Sognefoged og rutebilejer Ejnar Christensen blev udvalgets formand. Desuden fik gårdejer Jens Kirk, Brund ved Thisted, sæde i det. Jens Kirk ejede jord på holmen og kunne således med lidt god vilje kaldes lokal.

Jens Kirk blev i tale såvel som i skrift udvalgets ordfører. Helt uforberedt på opgaven var han ikke. Allerede tidligere havde han rejst sagen på den årlige generalforsamling i Thisted Andels Svineslagteri, og 3. april – dagen efter mødet på Hanstholm Kro – udkom Dagbladet Information med en skarp artikel af Jens Kirk: 'Til evig spot, skam og skændsel'. Med henvisning til skamstøtten over Corfitz Ulfeldt angreb Kirk, at man gennem 37 år kun havde arbejdet på skrømt på Hanstholm Havn, og nu ville man koble den sammen med "nye projekter, der muligvis kommer til udførelse i en fjern fremtid. En sådan tilstand er uværdig. Lad os få ren besked. Er det meningen, at havnen skal bygges – eller er det ikke?" Hermed lagde Jens Kirk faktisk op til *den* definitive afgørelse, som det store Hanstholmudvalg under Egedorfs ledelse for alt i verden søgte at undgå. Artiklen blev i samme avis fulgt op af en leder skrevet af redaktør Børge Outze: 'Skarpe ord fra Hanstholm", der bakkede Kirks artikel op.

Allerede et par uger senere fik det nye udvalg arrangeret et møde i trafikministeriet, hvor også finansministeren og fiskeriministeren var til stede. Svaret blev, at ministrene lovede, at de i løbet af sommeren ville tage spørgsmålet om Hanstholm Havn til overvejelse sammen med en række andre anlægsprojekter. Det var sådan set det samme svar, det store udvalg havde fået, så noget egentligt resultat kom der ikke ud af den hurtige aktion. Men der kom – sikkert på begge sider af forhandlingsbordet – en oplevelse ud af det. I Jens Kirks erindringer hedder det: "Det blev den skæggeste forestilling, jeg nogensinde har deltaget i. Vi havde jo ikke regnet med at få talt med statsminister H. C. Hansen og finansminister Viggo Kampmann, men kort efter, at mødet var begyndt, kiggede de begge interesseret ind til denne flok rabiate fiskere og bønder, der uformelt og uden forudgående aftale om, hvem der skulle sige hvad, alle fik lov at udtale sig og hver på sin måde sagde deres uforgribelige og for mangen ikke dialektkyndig uforståelige mening, og efter at vi havde lovet at vende frygteligt tilbage med alle tiders demonstrationstog, hvis havnen ikke blev bygget, rejste vi glade og oplivede hjem".

Det store udvalg kunne på sit septembermøde konstatere, at der aldrig i offentligheden havde været så stor velvilje over for havnesagen som nu, godt hjulpet af den omfattende og positive pressedækning. Men samtidig var det en kendsgerning, at modstanden på Christiansborg var ret omfattende. At forcere sagen frem til en afstemning ville være særdeles risikabelt.

Formanden for det nydannede lokale udvalg, Ejnar Christensen, deltog i mødet og understregede, at udvalget ikke var oprettet i protest mod det store udvalg, og så kunne han fortælle, at det lokale udvalg planlagde at arrangere et demonstrationstog sidst i oktober.

I sin sammenfatning af mødet præciserede amtmand Egedorf, at det *ikke* var belejligt med store demonstrationstog i den nuværende situation.

Det lokale Hanstholmudvalg

Ejnar Christensen, sognefoged, Hansted (formand)
Chr. Jensby Jensen, gårdejer, Hansted
H. P. Hammer, fiskeeksportør, Hansted
Søren Bjerregaard, kaptajn, Hansted
Peter Heegaard, landpost, Hansted
Chr. Førby, fisker, Hansted
E. Born, fyrmester, Hansted
Aage Knudsen, uddeler, Hansted
Niels Søndergaard, vognmand, Hansted
Niels Førby, fiskehandler, Hamborg
Robin Bjerregaard, købmand, Ræhr
Carl Yde, uddeler, Ræhr
L. Lambertsen, købmand, Vigsø
Chr. Pedersen, tolder, Vigsø
Jens Kirk, gårdejer, Brund

Løsrevet del af Fibigers mole som vraggods i strandkanten.

Fire mand frem for en konge

Alle døre syntes at være lukkede, men en sidste mulighed skulle afprøves i nødens stund: Kong Frederik IX! Det er baggrunden for det nu berømte billede fra 1954 af de fire mænd fra Hanstholm efter veloverstået audiens på Christiansborg Slot. Et billede der på det nærmeste har fået en slags ikon-status. Et udtryk for en vestkyst-optimisme, der havde det svært med bare at give op.

"Ministre og folketingsmænd viste ringeagt for loven, en hjertesag blev mishandlet og eksistensen truet" - som Thisted Social-Demokrat så malende beskrev den situation, der havde drevet de fire fra Hanstholm til hovedstaden. Nu måtte tiden - trods alle (bort)forklaringer fra politikere og teknikere - være inde til at få havneanlægget bygget færdigt. Der kunne bygges meget havn for de penge, der i tidens løb var blevet brugt til rejser, møder og skrivelser om havnen. Sådan blev der argumenteret!

Det blev kun til få minutters foretræde for majestæten 21. september 1954, men det var alligevel en begivenhed, der gav en vis genlyd i aviserne og måske også bidrog til at vende stemningen lidt i den rigtige retning til fordel for havnebyggeriet i Hanstholm. Det er i sagens natur svært at dokumentere, men da der nogen tid senere begyndte at komme havnerealiteter på bordet, var man i Hanstholm i hvert fald ikke helt utilbøjelig til at tro, at rejsen til København havde haft en vis betydning. Under alle omstændigheder havde den sat fokus i offentligheden på en sag, der betød meget for Thys muligheder i fremtiden.

De fine frakker, de bedste jakkesæt, hattene og så kasketten. Skoene: velpudsede! Hanstholm-delegationen før mødet med de bonede gulve og kong Frederik IX. Fra venstre Hammer, Harbo, Madsen og Præstegaard.

Kongen meddelte ganske vist, at Hanstholm Havn ikke sorterede under ham, men han tilføjede, at han ville drøfte sagen med sine ministre! De skulle i hvert fald 'have et praj' – som det blev udtrykt.

Anders Præstegaard, fisker, redningsmand og strandfoged - yderst til højre på billedet - var med til at starte fiskeriforeningen i Hanstholm. Arbejdet med havnens udbygning var imidlertid gået helt i stå. Det skulle jo nødvendigvis være en statsopgave, og der kom også nogle løsninger, men det viste sig hurtigt kun at være - ja, lapperier. Intet andet.

"Så var der en, der i 1954 fik den idé, at jeg skulle rejse ind til kong Frederik IX og forelægge ham sagen omkring havnens udbygning for på den måde at sætte skub i tingene", fortalte Anders Præstegaard mange år senere.

"I min militærtid havde jeg været oppasser i samme afdeling, som kongen var tilknyttet, og man mente vel derfor, at jeg var den rette mand til et kongeligt besøg".

Anders Præstegaard indvilgede i besøget, men ville ikke tage af sted alene. Der blev foreslået nogle folk - blandt andre en købmand og en kaptajn - men det skulle være nogen, der havde tilknytning til fiskeriet og til det mere praktiske arbejde. Det blev fiskeeksportør Hans Peter Hammer, fisker og opsynsmand Chr. A. Harbo og formanden for Arbejdsmændenes Forbund, Marius Madsen. Præstegaard havde været lidt i tvivl, om han skulle spørge formanden for arbejdsmændene:

"De plejer jo ikke at være meget for de kongelige! Men Marius sagde ja – det var jo også en arbejdsplads for dem. Altså tog vi af sted med kurs mod København. Først var der en slags prøveaudiens hos amtmand Egedorf i Thisted. Blandt andet for at spørge, hvad vi skulle tage på. Han mente, at pæne jakkesæt var udmærket, og at vi i øvrigt bare skulle være ganske naturlige over for kongen. Et godt råd!"

Der er en lang tradition for, at den danske regent hver anden mandag året igennem afholder audiens i De kongelige Repræsentationslokaler på Christiansborg Slot. Ved en sådan offentlig audiens møder folk op uden særlig indbydelse. De ønsker at takke regenten for en udnævnelse til en højere stilling, for en orden, for en medalje eller for regentens tilstedeværelse ved et arrangement, og de kommer i afskedsaudiens efter at have beklædt en højere stilling. De kan også komme for at beklage deres nød over et eller andet. Det var jo dét, de gjorde, de fire fra Hanstholm.

Om besøget i audiensgemakket fortalte Anders Præstegaard i en erindring, han i 1982 skrev og afleverede til Museet for Thy og Vester Hanherred:

"Vi mødte op på Christiansborg kl. 10 om formiddagen og blev ført ind i et stort lokale, hvor der sad en officer ved et bord, som ville vide, hvad vi ville tale med kongen om. Derefter blev vi anvist en plads og fik besked om at vente. Der var mange audienssøgende. Uniformer, kjole-og-hvidt og handsker. Der var ordner og medaljer i massevis. Vi var nok lidt beklemte over vores påklædning i et sligt selskab, men vi var nu fortrolige med vores tøj. Det havde været værre, hvis vi var blevet sendt af sted i kjole-og-hvidt og med hvide handsker. Så tror jeg nok, at munden var gået i baglås på os. Vi havde ventet at skulle sidde i en rum tid, men det blev ikke tilfældet. En marinekaptajn førte os hen til døren ind til kongen. Kort tid efter blev døren åbnet, og vi kom ind, vi præsenterede os – alle fire fra Hanstholm – og fremførte vores ærinde. Jeg var ordfører. Efter at have fortalt om vore

bekymringer angående færdigbygning af Hanstholm Havn, svarede vi på forskellige spørgsmål. Kongen tænkte sig om et øjeblik og svarede: "Gode mænd, det skal I henvende jer til trafikministeren om!" Dertil svarede jeg, at det havde vi nu gjort i mange år, og det var der ikke kommet noget ud af. Nu var arbejdet gået i stå, og der var ingen bevilling til at fortsætte. "Derfor har vi opsøgt Deres Majestæt, da vi tror, Deres Majestæt kan hjælpe os!" Kongen svarede, at han skulle give 'dem' et praj. Og mente antagelig dermed 'dem', som skulle tage stilling til havnen. Kongen sluttede audiensen med en tak, fordi vi var kommet – og et farvel. Der var jo også så mange, som skulle ind".

Kunne de bruge kongens bemærkninger til noget? Da holmboerne forlod Christiansborg, følte de i første omgang, at de faktisk havde meget lidt at rejse hjem med. Undervejs til Hovedbanegården gik de ind på Restaurant Frascati på Rådhuspladsen for at spise frokost. Humøret blev lidt bedre. Og Marius Madsen, formand for arbejdsmændene, foreslog, at de skulle vende tilbage til Christiansborg og kontakte den socialdemokratiske trafikminister Carl Petersen.

Ministeren var lidt mere snakkesalig end kongen. Men han ville ikke snakke de fire fra Hanstholm efter munden – det tjente ikke noget formål; det gjorde han klart fra begyndelsen:

"Jeg vil ærlig og redelig give jer besked. Der er blandt politikerne ikke i øjeblikket flertal for havnen, men jeg vil ikke have den droppet, og derfor ønsker jeg ikke, at man tvinger Folketinget til at tage stilling. Tiden skal arbejde for Hanstholm Havn".

Senere understregede Carl Petersen, at det var Folketinget, der skulle bevilge pengene til havnebyggeriets fortsættelse, men han syntes ikke, at omkostningerne kunne være afskrækkende. Det afgørende var, at der opstod erhvervsmuligheder på vestkysten".

Hanstholmboerne fik lejlighed til at køre frem med alle de synspunkter og begrundelser, de havde med hjemmefra.

"Det er så rigtigt alt sammen, vi er slet ikke uenige," svarede Carl Petersen. "Der er slet ingen tvivl om, at havnen kan bygges, og at der er brug for den, men glem ikke, at Folketinget skal synes det samme". Og som en understregning af, hvordan stillingen var i Folketinget, kunne Carl Petersen fortælle, at han kun med én stemmes majoritet fik de 5 mill. kr. igennem, da han stillede forslag om, at havnens yderværker skulle gøres i stand".

Således var stillingen gjort op denne septemberdag i 1954. Men tiden arbejdede for Hanstholm Havn. Med eller uden konge.

"Man kan spørge – havde det nogen betydning med vores henvendelse til kongen?"

Det er Anders Præstegaard, der stiller spørgsmålet i sine erindringer til det lokale museum i 1982. Han kommer ikke med noget direkte svar men med denne konstatering af fakta:

"Kort tid derefter blev vandbygningsdirektøren og trafikministeren udskiftet. I stedet kom en vandbygningsdirektør og en trafikminister, der begge var for Hanstholm Havn, og snart derefter skete der som bekendt noget – ja, faktisk meget her i Hanstholm!"

Men til historien hører, at det blev denne konge, der kom til at indvie havnen i Hanstholm, da den endelig var klar til fremtiden. Det var i 1967.

H. P. Hammer modtog flere æresbevisninger for sin indsats for Hanstholm Havn, det politiske arbejde og den store betydning for sporten i havnebyen. Han var ikke mindst stolt af den særlige aqua-manilepris, han modtog i 1982.

"Så hilste vi på kongen igen," som Anders Præstegaard bemærkede. "Det var ganske fornøjeligt!"

Kutteren der blev tavs

Hans Peter Hammer - første mand fra venstre på billedet efter audiensen på Christiansborg - var 30 år i 1948. Og som så mange andre i Hanstholm fulgte han med i radiotrafikken mellem kutterne på Nordsøen. Ikke mindst når der var optræk til hårdt vejr. Flere kuttere kom fra Hirtshals, og med den tætte forbindelse til fiskermiljøet i Hanstholm som følge af evakueringen under krigen, var det ofte besætninger, der havde familietilknytning til netop Hanstholm. 'Lindy Green' var en af disse Hirtshals-kuttere. Tirsdag 21. september havde Hammer et læserbrev i Thisted Amts Tidende med overskriften: Hanstholm Havn er nødvendig. Nedenunder stod der: Kutteren 'Lindy Green's sidste hilsen:

"Da man fredag den 17 ds. gennem radioen blev underrettet om, at en kraftig og voldsom storm var i anmarch, hvad var så vor første tanke? Det gælder i særdeleshed os, som bor ved havet, fordi vi mere eller mindre har familie og venner, som er på havet. Vore tanker går til dem derude på det oprørte hav, hvor de med livet som indsats kæmper en hård dyst, ja, endog en kamp på liv og død.

Vi følger dem i deres farefulde sejlads time for time, vi lytter andægtigt og med stor spænding til samtalerne mellem fiskekutterne. Således også fredag aften kl. 20.30 – da sad undertegnede ved radioen og hørte samtalen mellem tre Hirtshalskuttere, 'Helene', 'Elise' og 'Lindy Green'. Til sidst under samtalen sendte skipper Peter Skovgaard fra 'Lindy Gren' en hilsen hjem til familien i Hirtshals og Hanstholm, og til slut udtalte han: "Det er skammeligt, at havnen ved Hanstholm ikke er færdig, fordi der ikke er så langt dertil, og så vidste vi, hvor vi ville gå hen". Næste samtale mellem de tre kuttere skulle finde sted lørdag kl. 9. 'Helene' og 'Elise' talte sammen og kaldte på 'Lindy Green'. Den forblev tavs - dens skæbne var på dette tidspunkt beseglet. Kl. 2 om natten havde de tre kuttere passeret Hanstholm," noterede H. P. Hammer i den lokale avis.

I Thisted Amts Tidende havde man mandag 20. september kunnet læse:

"Der næres alvorlig frygt for, at Hirtshalskutteren 'Lindy Green' er forlist med fire mands besætning i stormen i lørdags. Kutteren blev lørdag formiddag observeret 35 sømil nordnordøst af Hanstholm. Det var meget hårdt vejr, men tilsyneladende klarede kutteren sig godt på dette tidspunkt. Frygten for, at den var forlist, opstod senere på dagen, da der i havet ud for Thykysten blev fundet forskelligt vraggods fra 'Lindy Green', bl.a. en redningskrans med fartøjets navn, en gasflaske, afbrækkede stykker af styrehuset og lastebrædder. Kl. 2 natten til søndag blev redningsdamperen fra Thyborøn alarmeret, og under ledelse af kaptajn Bøhne på 'Vestkysten' blev der hele søndagen foretaget et storstilet eftersøgningsarbejde. 10-12 kuttere fra Hirtshals deltog og blev dirigeret over redningsdamperens radio. Kutterne gik ud i en stor vifteform, og et meget stort område blev eftersøgt i løbet af søndagen, men uden resultat. Ud på eftermiddagen kom en af marinens flyvebåde til assistance og kredsede i nogen tid over det område, hvor man sidst havde set kutteren, men også denne eftersøgning var forgæves. Kl. 1.30 i nat blev eftersøgningen afblæst, og 'Vestkysten' sejlede tilbage til Thyborøn. 'Lindy Green' har fire mands besætning, og man lægger ikke skjul på, at der er meget ringe håb om, at kutteren og mandskabet har klaret stormen," rapporterede den lokale avis.

Tirsdag 21. september rapporterede den lokale avis videre om den forsvundne kutter fra Hirtshals. Skipperen stammede fra Hansted. Hans navn var Peter Skovgaard, og han var søn af murer Skovgaard, Hansted. 30 år og gift. Konen stammede også fra Hansted. Han bosatte sig i Hirtshals, da Hansted i 1943 blev evakueret. En søn af tømrer Jørgen Baatz, Hansted, sejlede indtil for kort tid siden med 'Lindy Green', men var nu afmønstret. 'Lindy Green's skibsdreng var den 17-årige Frank Madsen fra Hirtshals. Det var hans første fisketur - og det blev også hans sidste.

"Da man under eftersøgningen har fundet 'Lindy Green's lanternebræt og dele af instrumentbrættet fra styrehuset, nærer man nu ikke længere tvivl om, at kutteren er forlist," måtte Thisted Amts Tidende konstatere.

H. P. Hammer skriver i læserbrevet til samme avis, at baggrunden for hans offentliggørelse af 'Lindy Green's sidste hilsen er den omstændighed, at den såkaldte 'Hanstholm-kommission' kom på besøg senere på måneden for at "undersøge forholdene og om det samfundsmæssigt set er forsvarligt at ofre de penge, som havnen vil koste at bygge".

H. P. Hammer finder anledning til at gøre opmærksom på, at fiskerierhvervets repræsentanter gang på gang havde påpeget nødvendigheden af havnens færdigbyggelse og senest under Vestjysk Fiskeriforenings generalforsamling i Lemvig tidligere på året, hvor alle danske fiskere sluttede op om kravet.

"Den sidste hilsen fra 'Lindy Green' med bemærkningen om Hanstholm taler alene for sig selv, og undertegnede tillader derfor at henstille til kommissionens medlemmer at tage denne hilsen med i beregningen, om det er samfundsmæssigt forsvarligt at ofre pengene til havnens bygning," sluttede H. P. Hammer.

Kommissionen kom, så og rejste hurtigt igen.

"Man må have lov til at stille det spørgsmål, hvorvidt en times ophold ved og forklaring af havnen i det hele taget kan danne noget som helst grundlag for kommissionens betænkning om havnens berettigelse".

Bemærkningen kom fra en af de fire på Christiansborg-billedet, Marius Madsen, sognerådsmedlem og formand for arbejdsmændene i Hanstholm.

Fredag 1. oktober kunne Thisted Amts Tidende fortælle, at Hanstholm-kommissionen var interesseret i en hurtig afgørelse:

"Kommissionsmedlemmerne ankom til Hansted kl. ca. 11 og tog straks ned til havneanlægget. Opholdet her varede en times tid, hvorefter man tog tilbage til kroen, hvor der spistes frokost.

Umiddelbart inden frokosten havde en af Thisted Amts Tidendes medarbejdere en kort samtale med kommissionsformanden, departementschef Palle Christensen.

"Hvad fik De ud af besøget?"

"Vi så, hvordan havnen ser ud nu og fik den nødvendige sagkyndige forklaring af ingeniør Lunde og overingeniør Svendsen fra Vandbygningsvæsenet. Vejret var jo heldigvis så godt, at vi kunne komme helt ud på tværmolen. Det egentlige formål var altså kun at se, hvordan havnen tager sig ud nu. Jeg personligt, der har været her tre-fire gange, synes det ser ud som for to år siden, men selvfølgelig ved vi ikke, hvordan det ser ud inden i".

"Kommer kommissionen herop igen?"

"Det tør jeg slet ikke sige. Det afhænger af kommissionen, men det er meget muligt, man finder anledning til et besøg mere".

"Hvornår venter man at kunne afgive betænkning?"

"Vi er jo først lige begyndt, så det tør jeg ikke udtale mig om, men vi er interesseret i at få en afgørelse så hurtigt som muligt. Nu skal udvalget i gang med arbejdet, og nu synes jeg, der bør være stille om sagen, så længe det står på".

Efter frokosten tog kommissionen tilbage til Thisted. Den havde forinden set på havneanlæg i Skagen, Hirtshals og Frederikshavn. Det havde været en både travl, ofte kold og i hvert fald blæsende uge, de kunne berette om i hovedstaden. Og på hanstholmen i det nordvestjyske gik livet sin vante gang. Det skulle fortsætte på samme vis mange år frem, skulle det vise sig. Fremtiden var foreløbig ingen by på disse kanter.

Fisk med mere

Hans Peter Hammer (1918-97) var den fiskeeksportør, der havde været længst i havnebyen, og han var den sidste af de pionerer, som kæmpede for havnens virkeliggørelse. Nogen nærmere præsentation af H. P. var ikke nødvendig. "Lavmælt som han var, havde han nok i forbogstaverne"- som man kunne læse i en omtale af ham i forbindelse med hans betydningsfulde virke inden for idrætten og her ikke mindst som organisator. Som fiskeeksportør havde han stor forretningsmæssig erfaring, som han kunne gøre brug af på dette felt til gavn for mange.

H. P. Hammer havde siden midten af 30erne arbejdet med fisk, fiskeopkøb og fiskeeksport i Hanstholm. Ikke kun med fisk, ganske vist, for der havde været mange andre gøremål, men hele tiden med fisk. Også i de år, da den tyske besættelsesmagt krævede alle fastboende væk fra området.

Det var helt naturligt, at den unge Hans Peter kom til at beskæftige sig med fisk. Det gjorde hans far og farfar og såmænd også store dele af den øvrige familie. Han var født i Vorupør - faren var forretningsfører i Vorupør Fiskercompagni - og begyndte tidligt. For kort efter, at han med sine forældre flyttede til Hansted, blev hans far syg, og så måtte han træde til. Det var dengang, der blev fisket fra stranden, og fiskene måtte transporteres til Esbjerg eller Hirtshals for at komme på auktion. Og under krigen, da han og hans familie var tvangsforflyttet til Hamborg, og fiskene landedes i Baun, fortsatte H. P. Hammer dette virke.

Efter krigen tog han vognmandskørsel op, og det var bl.a. hans vogne, der kørte fra brunkulslejerne – også med ham selv ved rattet. Imens passede hans hustru, Stinne, forretningen med fiskene. Da han var med til at starte en minkfarm og senere lavede minkfoder i et pakhus, hvor nu østre havn ligger, måtte hun også tage sin tørn i forretningen.

H. P. Hammer tilhørte en generation, der var opdraget til at bestille noget og til selv 'at finde på'. Ingenting kom af ingenting. 'Iværksættere' ville man langt senere kalde dem. Men også en generation, der engagerede sig i det lokale fællesskab. Det var derfor en selvfølge, at H. P. Hammer tog aktivt del i forberedelserne til og ikke mindst kampen for at få Hanstholm Havn realiseret. Det skulle vise sig at blive en sej kamp, en årelang kamp for at råbe politikere og myndigheder op og gøre dem begribelige, at Fibigers havnevision på netop dette sted ville få stor betydning ikke alene for Thy, men for hele det nordvestlige Jylland. En havn ville sætte skub i en udvikling, der handlede om mere end havnetrafik og fiskeri. Og det var helt naturligt, at Hammer var med, da man gik så langt som til at

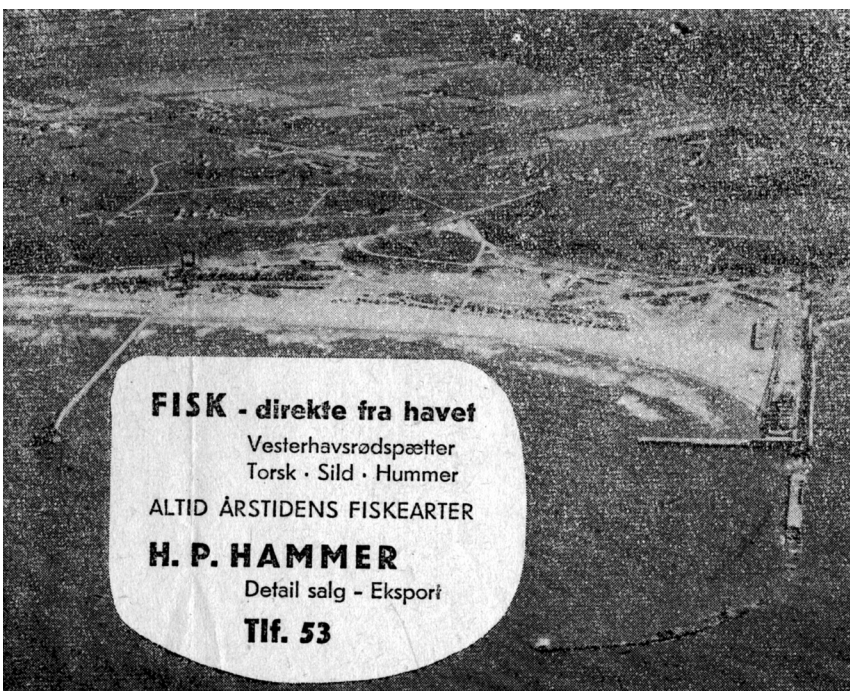
opsøge kong Frederik IX i audiensgemakket på Christiansborg Slot.

H. P. Hammer kæmpede også for havnen gennem lokalpolitikken. I 1962 kom han ind i det daværende sogneråd, og med en enkelt afbrydelse var han aktiv i kommunalpolitik helt frem til 1978, hvor der efter hans opfattelse var gået lidt for meget politik i det hele. Han var med i Hanstholm Havneråd fra starten. Hele tiden med det formål at sikre Hanstholm Havn en god udvikling.

Usvækket var H. P. Hammers interesse for fodbold. Han var fra begyndelsen involveret i Hanstholm Idrætsforening, der i mange år rivaliserede med nabobyen Ræhr. Når de to fodboldhold mødtes, samlede det ofte flere hundrede tilskuere. Derfor blev han mødt med stor skepsis, da han begyndte at snakke om en sammenlægning af de to foreninger. Men standhaftighed prægede hans færd, og han kontaktede formanden for Ræhr Idrætsforening, bagermester Poul Overgaard. I løbet af efteråret 1964 blev en sammenlægning besluttet, og en ny bestyrelse kunne konstituere sig med H. P. Hammer som formand og Poul Overgaard som næstformand. Og at sammenlægningen forløb gnidningsløst, havde ikke mindst Hammer ære af. I 1980 blev han udnævnt til æresmedlem af Hanstholm Idrætsforening, og ved samme lejlighed fik han overrakt Jysk Boldspil Unions sølvnål. Han har desuden modtaget Dansk Boldspil Unions guldnål.

I slutningen af 1980erne afhændede H. P. Hammer sin forretning, men han fortsatte med at handle fisk og kom stadig på auktionen. Gennem årene er der faldet meget få hammerslag på Hanstholm Fiskeauktion uden H. P. Hammer har hørt dem, og selv om han i de sidste år droslede sine aktiviteter ned, så var den daglige auktion fortsat et fast omdrejningspunkt i hans tilværelse.

"Jeg ville være ked af at holde op," sagde H. P. Hammer, da han rundede de 75 år. Så han fortsatte så længe han kunne med den gerning, der var hans tilværelse.



Hammer-reklame et par år før alting blev både større og anderledes med den nye havn i Hanstholm. Det gjaldt i øvrigt også telefonnumrene.

Det var især fodbolden, H. P. Hammers hjerte bankede for. Var han ikke på havnen, kunne man være sikker på, at der var fodbold på stadion … og at han var at finde som tilskuer. Her sammen med Thomas Frost fra Svankjær.

En hædersmand

Chr. A. Harbo var søn af modellen til den kendte statue af billedhuggeren Anne Marie Carl-Nielsen på havnen i Skagen. Det var i begyndelsen af 1900-tallet, komponisten Carl Nielsens kone søgte og fandt ham i Hanstholm: fiskeren og redningsmanden Christen Christensen Harbo. Da statuen skulle afsløres i Skagen, vakte begivenheden på det nærmeste opstandelse, fordi hun havde fundet sin fællesnævner for vestkystens fiskere og redningsmænd i - ja, i Hanstholm og ikke i Skagen.

Da denne fiskers søn i 1974 fyldte 80 år, kunne man i den lokale avis læse, at hvis Anne Marie Carl-Nielsen levede og skulle gøre kunststykket om, kunne hun trygt bevæge sig i de samme spor. Fiskeren og redningsmanden Chr. A. Harbo "havde så megen rankhed i kroppen og så stærke karaktertræk i ansigtet, at billedhuggeren uden tøven ville have valgt ham som model for en ny statue".

Med næsten 50 år i redningsvæsenets tjeneste bag sig og 113 bjærgede menneskeliv - i nogle tilfælde under højst risikofyldte omstændigheder - var 'Christian Hvass', som han blev kaldt, en af dem, Thykysten virkelig havde grund til at være stolt af. Og de synlige beviser for den anerkendelse, den gamle redningsmand havde høstet, hang indrammet på væggen i hjemmet ved Molevej: Dannebrogsmændenes hæderstegn, Carnegiefondens belønningsmedalje i sølv og redningsvæsenets medalje for 25 års tjeneste. Det var for sin andel i redningen af tre letsindige lystfiskere, som blev skyllet i havet fra Roshagemolen, at han blev belønnet af Carnegiefonden. Han var højt oppe i alderen, da han udførte denne redningsdåd.

Chr. A. Harbo havde sit barndomshjem i Gårdal i Hanstholm, kom ud at tjene på landet som 10-årig, men havde hele sin kærlighed vendt mod fiskeriet og havet og begyndte som 16-årig at fiske fra Hanstholm. Som 20-årig blev han ansat i redningsvæsenet, og da redningsbåden i 1926 blev udskiftet med en motorredningsbåd, blev han reservemotorpasser. I 1934 avancerede han til bådformand og i 1957 til opsynsmand, den ansvarlige leder af redningsstationen.

Da Chr. A. Harbo begyndte som fisker i Hanstholm, foregik det med småbåde uden motor. I 1913 aftjente han sin værnepligt ved marinen og det meste af tiden på et inspektionsskib ved Island. Da han kom hjem, købte han part i motorbåden 'Hekla' på fire-fem tons. Det var krogfiskeri efter kuller og torsk, der især blev drevet dengang, og fortjenesten var ringe. Fiskeriet indbragte ham en årsløn på 900 kr. det første år, han var gift.

Chr. A. Harbos strengeste tørn som redningsmand var en januarnat 1940, da en tysk damper strandede ved Baun. Vindstyrken nærmede sig de 11, der var stærkt snefald med vind fra nord, og grødis strakte sig 100 meter fra land. Det lykkedes i første omgang ikke at komme igennem med redningsbåden, med raketudstyr og tredobbelt raket fik redningsmandskabet heller ikke forbindelse til skibet, der stod 900 meter fra land. I det andet forsøg med redningsbåden lykkedes det at komme ud til skibet trods den svære sø og grødisen, og så oplevede de dyngvåde og udasede redningsfolk det utrolige: skibets besætning afslog at modtage hjælp!

Chr. A. Harbo lagde fiskeriet på hylden samme år, som han overtog posten som opsynsmand, men som fiskeriforeningsformand i en årrække havde han været med forrest i kampen for Hanstholm Havn. Han var med til at genoplive fiskeriforeningen efter krigen, da 15-16 fiskere genoptog fiskeriet fra den gamle landingsplads. Chr. Harbo og hans familie var de første, der vendte tilbage til Hanstholm efter at have været evakueret til Lildstrand under det meste af krigen.

Med næsten 50 år i redningsvæsenet og 113 bjærgede menneskeliv var Chr. A. Harbo blandt dem, som Thykysten havde grund til at være stolt af. Og så var han en af de mest fotograferede Hanstholm-fiskere, når aviserne skulle vise, hvem den 'stovte' fisker var …

Chr. A. Harbo døde i 1976. Han tilbragte sin sidste tid på plejehjem sammen med sin kone, Marie, og han glædede sig over den omsorg, der blev ham til del efter et langt liv, hvor han ikke blot var den selvhjulpne, men også den, der hjalp andre - som det smukt og præcist blev udtrykt i nekrologen af lokalredaktør Knud Erik Nielsen. Det var også ham, der skrev, at Chr. A. Harbo var en hædersmand, der med rette blev betragtet som Hanstholm-fiskernes grand old mand, en levende fortæller, "alvorsmanden med det lune glimt i øjet".

Det er dét glimt, der lyser eftertiden i møde på alle billeder med Chr. A. Harbo. Også dét af de tre mænd med hat og én fisker og redningsmand med kasket, der blev taget efter besøget hos monarken i København - dengang i 1950erne da det så sort ud for havnesagen, og noget ekstraordinært måtte til for at skabe ørenlyd i offentlighed og hos myndigheder.

Den seje kæmper

Marius Madsen (1895-1989) hørte til dem, som årene syntes at gå sporløst hen over. Sådan kunne man læse i en fødselsdagsomtale i den lokale avis

ved 80 års dagen: "På denne tid af året er han lettest at træffe i kolonihaven ved fyret – og under alle omstændigheder i bevægelse og aktivitet. Synes han, at bentøjet er for langsomt et befordringsmiddel, svinger han sig ungdommeligt i cykelsadlen. Lige så frisk og ungdommelig han er i fysisk henseende, akkurat lige så åndsfrisk er han – med en misundelsesværdig hukommelse, der rummer utallige detaljer om udviklingen i Hanstholm siden den januardag i 1920, da han tiltrådte et job ved havnebyggeriet". Og han lagde ikke skjul på glæden ved at tænke tilbage på alt dét, han havde haft med at gøre: den seje kamp for havnen og indsatsen på det organisatoriske område. Han blev i 1920 formand for Arbejdsmændenes Fagforening i Hansted og var formand i sammenlagt 25 år. Endvidere var han i 25 år medlem af Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd på den socialdemokratiske liste. Han havde været formand for både en lytter- og lejerforening i Hanstholm. Og han hjalp til, da statens huse sorterede under fyrmester Holm.

Marius Madsen stammede fra Hillerslev og var ud af en stor børneflok. Tidligt kom han ud at tjene på landet, men i 25 års alderen kom han så til Hansted og kom her til at lægge sin manddomsgerning på flere fronter i de følgende årtier. Hans kone, Anna, var af Harbo-slægten. Det var et hjem med en stor politisk interesse, der også fik betydning for datteren, Stinne, der kom til at gøre en stor indsats på det sociale område i den senere Hanstholm Kommune. Marius Madsen var en værdsat havnearbejder igennem en lang årrække, og da havnesagen gik sin allermest skæve gang, var han i forreste række blandt dem, der aktivt arbejdede for at overbevise lovgiverne om, at der ville være mere end god mening i at bygge Hanstholm færdig. Han var en typisk repræsentant for sin tids moderne arbejder, velbegavet som han var og i besiddelse af umiskendelige organisatoriske evner. Som nævnt formand for arbejdsmændene og den første arbejder, der kom i sognerådet. Det var i 1929.

Under besættelsen blev Marius Madsen og hans familie som andre Hanstedboere tvunget fra hus og hjem af tyskerne. Han blev opsynsmand ved de barakker i Ræhr, der blev opført til de fordrevne. Han blev efter krigen centralt placeret i kampen for Hanstholm Havn. Han deltog i de fleste af den lange række delegationsrejser til København, hvor havnens sag skulle tales hos ministre og folketingsmænd. Og med i firemands-truppen der i 1954 dukkede op på Christiansborg Slot hos kong Frederik IX. Et symbolsk fremstød der siden har fået en fremtrædende placering i Hanstholm-sagaen.

Det lykkedes som bekendt i 1960 at få en lov om havnebyggeri i Hanstholm vedtaget for anden gang - og Marius Madsen glædede sig senere over, at byggeriet denne gang blev gennemført på en sådan måde, at "det så endda særdeles solidt ud". Sænkekasserne af træ havde han ikke haft den store fidus til. Men ingeniør Jørgen Fibiger troede på dem - og på visionen om en havn netop på dette sted. Det var det vigtigste!

"Det var først i 1924, jeg erfarede, at der var modstand mod havnen", har Marius Madsen fortalt. "Jeg skrev da et brev til den senere borgmester Iversen i Thisted, hvori jeg gjorde opmærksom på, at vort parti skyldte vestkysten at arbejde for havnen. Det brev lod Iversen gå videre til statsminister Thorvald Stauning, der - så vidt jeg ved - gik ind for tanken. Han besøgte Hanstholm i begyndelsen af 30erne. Ellers blev vi jo mest mødt med skuldertræk. Jeg

Marius Madsen var altid at finde på havnen, når der skete noget. Og det gjorde der i 1979, da den første færge lagde til kaj. Her ses han sammen med en gammel bekendt fra Hillerslev.

husker dog engang, da jeg fik folketingsmand Chr. Haurum, Nykøbing, til at ledsage mig til et møde med daværende undervisningsminister Nina Bang. Haurum var jo en klog mand, så han slog på, at vi heroppe var nogle sølle mennesker, der trængte grumme meget til at stifte bekendtskab med kulturen. Men, sagde han, det kan vi jo ikke, før vi bliver flere mennesker, og det bliver vi ikke, før vi får havnen. Det endte såmænd med, at Nina Bang gav ham ret og gik ind for sagen!"

Fortjenstmanden

Anders Præstegaard var 82 år og endnu et år aktiv som strandfoged for Hansted nordre Strand, da politimesteren fra Thisted, Jørgen Bodenhoff, i 1982, fæstnede fortjenstmedaljen i sølv med rødhvide bånd og dronningens profil på Præstegaards blå jakke.

En anerkendelse af en enestående indsats for fiskere på Hanstholm Havn, for redningsvæsenet og for ikke færre end 54 års virke som strandfoged. Og med hædersbevisningen fulgte en stor officiel skrivelse, signeret for dronning Margrethe af prinsgemalen, prins Henrik, i en flot håndskrift og med en bred pen.

Det var ikke til at tage fejl af, at der stod 'Henrik', men det lange ord nedenunder voldte kvaler. "Mange lagde hovederne i blød for at finde ud, hvad det var, prinsen havde skrevet", rapporterede lokalredaktør Mette Fastrup fra begivenheden:

"Først da den 82-årige medaljemodtager kom til, løstes gåden. Der står da 'Prins af Danmark', sagde Anders Præstegaard.

Resten af selskabet måtte beskæmmet tilføje et: Naturligvis!"

Anders Præstegaard i sin vante rolle som fisker og redningsmand.

Anders Præstegaard var en usædvanlig mand, der mere end mange andre har været med til at præge Hansted frem mod det stade, der forvandlede Hansted til Hanstholm. Han var blandt de sidste 'af de gamle', den kreds af fremsynede holmboer, som har deres del af æren for, at havnen på holmen blev til andet og mere end drømme og visioner - at der blev skabt basis for det samfund, Hanstholm er i dag.

Anders Præstegaard blev født i Vorupør i en fiskerfamilie, som på et tidligt tidspunkt så mulighederne i Hansted.

I 1902 flyttede to generationer til det fremtidige hjemsted. Han var med som repræsentant for generation nummer tre. Bortset fra evakueringsårene under Anden Verdenskrig, hvor han kom tilbage til Vorupør, blev det en lang fiskertilværelse i Hansted, hvor han kom til at sætte sit tydelige præg på udviklingen.

I 14 år var Anders Præstegaard formand for Hanstholm Havns Fiskeriforening, i næsten 30 år tjente han redningsvæsenet med pligtfølelse og

dygtighed. 45 menneskeliv var han med til at redde. I 25 år var han fyrpasser og fra 1954 til 1968 i bestyrelsen for Centralforeningen for Fiskeriforeninger i Thisted Amt.

Anders Præstegaard, der døde i 1994, blev aldrig træt af at forundres over det, han havde fået lov at opleve, fra sin far i begyndelsen af 1900-tallet som den første fik motorbåd i Hansted til den moderne havn med rekordfiskeri. Han var til det sidste i besiddelse af en god hukommelse. Og han forstod at nedfælde disse erindringer fra de første år i Vorupør til den senere 'emigration' til Hansted, besættelsestid og evakuering i et jævnt og stærkt sprog. Hans optegnelser er fortsat værdsat læsning i den lokalhistoriske årbog og en væsentlig kilde til Hanstholms historie.

Anders Præstegaard lagde ikke skjul på, at det var folk fra Vorupør, der lærte Hanstedboerne at fiske.

Hans far fiskede hummer ved Hansted, roede frem og tilbage mellem hjem og fangstplads. Bedstefaren foreslog, at familien ligeså godt kunne flytte, og det gjorde man så. Senere flyttede flere efter. Der blev en lille Vorupør-koloni i Hansted.

Anders Præstegaard, fisker og redningsmand, strandfoged, hædersmand - og æresgæst da Hanstholm Havn fylder 25 år i 1992.

Fra flyttedagen husker Anders Præstegaard, at sengene ikke var færdige i huset, hvor familien skulle bo. Han kom derfor til at sove den første nat på gulvet sammen med sin bedstefar. Det første par år foregik fiskeriet fortsat med årerne som drivkraft. Så kom revolutionen i form af båden med den fire hestes motor. Den havde en fem mands besætning og skulle skubbes ud.

Hele familien hjalp med ved fiskeriet, konerne klarede kroge op og agnede dem, børnene blev fra stranden sendt hjem med en bakke kroge bundet på ryggen. Det var mest brislinger, der blev brugt som agn, men særligt givende var fiskeriet, når hver tredje krog blev agnet med saltet svinelever, der kom i en balje med posten fra Thisted.

Anders Præstegaards hele liv og virke var tæt forbundet med havet og stranden, som han året igennem havde vid udsigt over fra vinduerne i hjemmet 'Rosvig' - det røde hus på skrænten.

Langt op i alderen var han om morgenen på cyklen med retning mod auktionshallen.

Fisk skulle der helst jævnligt på middagsbordet.

'Else Constance' stævner ud fra den nye havn.

Klimaskifte

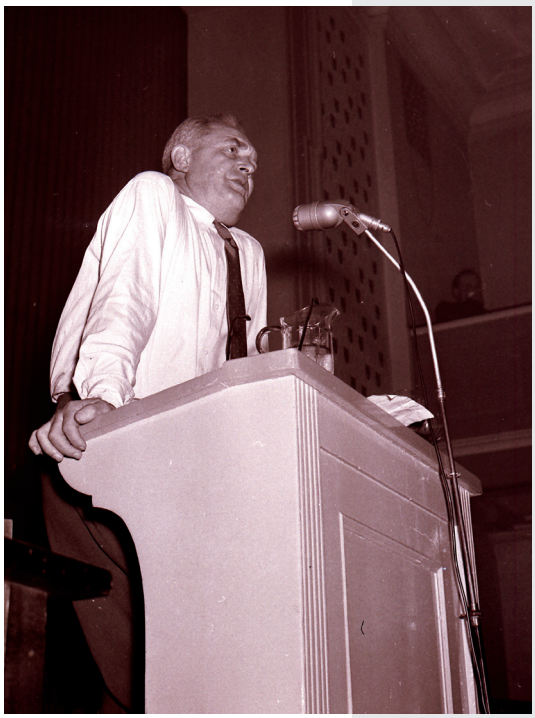
Det begyndte ganske fredeligt en smuk juliaften i 1955. Med byorkestret i spidsen svingede et mindre optog ud fra Store Torv i Thisted. Gennem en march rundt i byens gader ville orkestret gøre opmærksom på det protestmøde, der skulle afholdes samme aften, planlagt af det lokale Hanstholmudvalg, i folkemunde 'det mindre pæne udvalg'. Efterhånden sluttede så mange sig til optoget, at arrangørerne måtte tage en hurtig beslutning. Oprindeligt var mødet annonceret til at finde sted på Hotel Aalborg. Nu blev det forlagt til friluftsteatret, hvor man skønnede, at omkring 2.500 mennesker var forsamlede.

Da man havde sunget 'Jyden, han er stærk og sej', bød udvalgets formand, Ejnar Christensen, velkommen. Men det blev Jens Kirk, "hilst af et hjerteligt bifald", der førte det store ord den aften. "Vi forlanger ren besked", var det bærende budskab. Kirk angreb en statsmagt, der ikke respekterede sine egne love og nogle politikere, der kun interesserede sig for de dele af landet, hvor der boede flest vælgere. Samtidig rettede han et voldsomt angreb mod Vandbygningsvæsenet, der fik det hele til at gå op i administration. "De højt betalte kontordrenge" kaldte han dem. Han blev sekunderet af en indbudt taler, læge Bent Fibiger, søn af 'den gamle bjørn', som han blev kaldt på mødet, altså ingeniør Jørgen Fibiger. Han hævdede, at Vandbygningsvæsenet havde næret et had til hans far og 'siden til alt, hvad der hed vestkysthavne'. En række talere fortsatte i samme spor.

Det socialdemokratiske folketingsmedlem Hans R. Knudsen vovede at gå mod strømmen. Han understregede, at det store og det lille udvalg var helt enige om målet, men han advarede mod at vælge militante og udemokratiske

Med fuld musik kaldes der til protestmøde i Thisted på vej til friluftsteatret i plantagen.

Høvdingen fra Thy



Jens Kirk udlægger Hanstholm-teksten på slagteriets generalforsamling i 1950erne.

Man kan efterlade sig spor i historien på så mange måder. Se nu Jens Kirk, 'oprøreren' fra Thousgård, der dukker op i arkiverne på en tegning af Bo Bojesen fra 1958.

Den kendte tegner havde i Politiken gjort sig forestillinger om, hvad man forestillede sig på vestkysten, når Hanstholm blev 'oceanhavn'. Og han havde forestillet sig en 'boulevard' opkaldt efter Gunnar Andreasen, Cheminova-grundlægger og pioner inden for egnsudvikling.

Det har ikke været nok for en læser af det københavnske dagblad og tilhænger af dén Jens Kirk, der tidligere i Hanstholm-forløbet havde slået til lyd for skrappere midler over for dem 'ovre i København' end det officielle 'Egedorf-udvalg'. Var det ikke Jens Kirk, der burde lægge navn til en vej? Sådan som det med kuglepen er blevet tilføjet i tidens løb. Det mente i hvert fald den ukendte thybo, der gav Bo Bojesen-tegningen den lokale vinkel, som har overlevet i arkiverne. Men sådan kom det jo ikke til at gå. Og da 'oceanhavnen' ni år efter stod klar til at blive taget i brug, 'glemte' man i første omgang at invitere 'oprøreren' fra Thousgård.

Jens Kirk (1904-1986) var lærersøn fra Hjardemål – og gennem den mødrene Yde-slægt mente han at kunne tælle Wilhelm Erobreren blandt sine forfædre. Han blev landbrugskandidat fra Landbohøjskolen og købte i 1928 Thousgård. En ejendom på 27 ha førsteklasses jord men med gamle bygninger og redskaber. Da Kirk 50 år senere overlod den til en søn, var den på 100 ha og moderne i enhver henseende, så han beviste sine evner som landmand, selv om han tilsyneladende brugte de fleste af sine kræfter og det meste af sin tid borte fra gården - på farten med udkast til en ny verdensorden. Færdedes hjemmevant på Christiansborg og diskuterede 'samfundsindretning' med politikere og økonomer fra flere lejre. Havde et nært venskab med Aksel Larsen, de danske kommunisters formand. Politisk enighed lå dog uden for det muliges kunst.

Jens Kirk var en mand, der satte handling bag ord. Således som det skete i modstandskampen under den tyske besættelse. Med sine markante meninger delte han vandene i Thy, og han har angiveligt ofte været forud for sin tid med både holdninger og idéer. Man kunne se ham portrætteret som lidt af en profet, der ikke var agtet i eget hjemland.

Så kunne man forstå, at det gik bedre 'ovre i København'.

Gennem modstandskampen kom han i tæt kontakt med dagbladet Information og især redaktøren Børge Outze, der havde spillet en afgørende rolle under besæt-

metoder, der kun ville skade sagen. Der var endnu ikke et flertal af Hanstholm-tilhængere i Folketinget, men forståelsen var voksende. I foråret havde finansudvalget været meget tæt på at bevilge tre millioner kroner til fortsættelse af reparationsarbejdet. Det var efter Knudsens vurdering modstand fra Vandbygningsvæsenet, der havde standset bevillingen. Her anså man det for håbløst at reparere videre på Fibigers havarerede mole. Man ville i stedet bygge en helt ny inden for den gamle.

Jens Kirk ironiserede en del over Knudsens indlæg: "Vi er ikke i besiddelse af politisk snedighed og taktik som en folketingsmand, men vi har visse begreber om ret og rimelighed".

telsen. Jens Kirk gjorde et stort arbejde som formand for repræsentantskabet og i bestyrelsen for avisen, der ofte var i økonomiske vanskeligheder. Og da Outze fyldte 50 år i 1962, var det Jens Kirk, der skrev fødselsdagssangen. For lidt af en digter var han også, 'oprøreren fra Thy.'

I disse kredse var han 'Høvdingen fra Thy'. Han fik stor betydning for Information, hvor han blev omtalt som "bladets mulighed for at få tilført fornuft udefra". Information fulgte i reportager og i lederartikler engageret med i udviklingen i Hanstholm. Jens Kirk var en væsentlig kilde, og avisen gav thyboen en platform til at kæmpe for Hanstholms sag.

I 1957 var Jens Kirk blevet kendt landet over, da han arrangerede kunstudstilling i sin kostald. Der kom på otte dage 10.000 mennesker – og arrangementet blev aldrig gentaget. Det var simpelthen mere, end navnlig Else Kirk kunne overkomme. Og i 1975 skabte han offentligt røre, da han medvirkede i den dansk-svenske instruktør Maj Wechelmanns kontroversielle Danmarksfilm 'Et lille land i Skandinavien'.

Ytringsfriheden havde i Jens Kirk en ivrig forkæmper, og han havde grund til at være stolt, da han i begyndelsen af 1980erne modtog Kosan-prisen, indstiftet som "opmuntring til frimodig brug af ytringsfriheden, til fremme af et sundt samfund med frie erhverv og frie borgere".

Det var ord, Jens Kirk kunne skrive under på.

'Hanegal over lyse sind' er titlen på de erindringer, Jens Kirk udgav, og hvori man kan læse:

"Måske havde vi fået havnen uden min og 'det mindre pæne udvalgs' medvirken, men det er vi altså stadig nogle håbløst naive fiskere og bønder m.fl. her på egnen, der ikke tror".

Og så fortsætter denne version af Hanstholm-historien med selve havneindvielsen i 1967:

"Man havde 'glemt' at indbyde mig, det morede jeg mig meget over, men der var en mand, der greb ind i sidste øjeblik og udvirkede, at jeg kom til at sidde blandt de indbudte gæster".

Skriften på væggen. Tegneren Bo Bojesen gør i Politiken opmærksom på Gunnar Andreasens betydning, men en ukendt har ønsket at pege på Jens Kirk. Det har overlevet i det lokale arkiv …

Forsamlingen vedtog en resolution, der krævede et klart ja eller nej til regeringens forpligtelse til at opfylde 1917-loven. I tilfælde af et nej "vil vi tage skridt til mere effektive former for protest".

Ejnar Christensen fik lov at slutte mødet med en bemærkning om, at "vi er ikke spektakelmagere, der vil have uro, men vi må kræve, at en vedtaget lov gennemføres".

Et centralt emne på mødet havde været det demonstrationstog, udvalget i længere tid havde overvejet. Også her var Jens Kirk leveringsdygtig: "Vi skulle danne en kompakt masse omkring Christiansborg, og der skulle vi blive stående, til vi fik et tilfredsstillende svar". Hvis det heller ikke hjalp, kunne næ-

Holmboerne tog på flere måder sagen i egen hånd. Her deltager Anders Præstegaard og Chr. A. Harbo i en demonstration i Aarhus i midten af 1950erne. De etablerede havne i Danmark var en alvorlig modstander af bygning af en havn i Hanstholm.

ste skridt blive at nægte skattebetaling. Thyboerne skulle så indbetale deres statsskat på en spærret konto

Den kraftige demonstration i friluftsteatret gav genlyd i dansk presse. I Politikens overskrift hed det: "Med jyske lov i hånden kræver thyboerne deres ret". Bladet sendte en reporter til "urocentret, der ligner en død by". Ejnar Christensen tog ham med op til Vandbygningsvæsenets nyopførte, men tomme administrationsbygning, der havde kostet 100.000 kr. samtidig med, at byen var fuld af gode, tomme bygninger fra tyskertiden.

På protestmødet havde Jens Kirk udtalt, at der er "visse ting som vi bedre kan tillade os at sige end det store, pæne Hanstholm-udvalg". Det var 'det pæne udvalg' nu ikke helt indforstået med. Efter amtmand Egedorfs opfattelse havde pressens reaktioner ikke været positive. Mange havde fordømt de hårde ord. Ifølge Egedorfs bedømmelse af mødet - der i øvrigt fandt sted så at sige i amtsgårdens baghave – "må stemningen være løbet af med dem". Thisteds borgmester, Aksel Mikkelsen, tilføjede, at "mange kom for at få en morsom aften, ikke for at vedtage den resolution". Det samlede udvalg bekræftede Egedorf i, at det var meget vigtigt at markere en tydelig afstand til det lokale udvalg og specielt dets metoder. "Det skaber forvirring på Christiansborg, at der optræder flere udvalg", lød det fra Kr. Damsgaard.

Udvalget, altså det 'pæne', havde først på sommeren inviteret finansudvalget på besøg og oplevede nu den skuffelse, at finansudvalget takkede nej med den begrundelse, at der slet ikke var nogen 'sag' på Hanstholm. Afslaget var kommet kort efter det store protestmøde. Egedorf tilføjede lidt syrligt: "Jeg nævner det ikke som bevis på nogen forbindelse, konstaterer blot rækkefølgen". Havnesammenslutningen havde også fisket i rørt vande ved at gentage sit krav om, at staten lukkede Hanstholmprojektet.

I det store udvalg var der enighed om ikke at deltage i det planlagte protesttog. Det hindrede bestemt ikke 'det mindre pæne udvalg' i at arbejde videre med planlægningen hen gennem sensommeren.

Dagene for det store protesttog blev fastlagt til 25. og 26. oktober. I midten af måneden udsendte udvalget 'Hanstholm Avis', der kun udkom denne ene

gang. Her blev havnens lange historie og alle argumenterne gennemgået en gang til. En lang række virksomheder bakkede op med annoncer, og så var der tilmeldingsblanketter, som man kunne aflevere til 'tegningsmænd' i hvert eneste sogn i Thisted Amt. Der var aftalt to særtog - med danse- og restaurationsvogne - med DSB. Desuden havde rutebilejerne stillet et antal rutebiler til rådighed, og bilejere blev opfordret til at tage passagerer med. Man kunne ønske logi under opholdet. Også en kutterflåde ville man mobilisere.

Turistforeningens mærkat, der blev sat på breve fra Thy.

En stor organisation var stablet på benene. 'Hanstholm Avis' blev omdelt til alle Folketingets medlemmer. Jens Kirk havde fået programsat et radioforedrag, der blev sendt 24. oktober, dagen før den store demonstration skulle finde sted. Ifølge 'det mindre pæne' udvalgs formand, Ejnar Christensen, havde flere tusinde meldt sig, og desuden var 30 kuttere klar til at sætte kursen mod København.

Så blev det hele aflyst i sidste øjeblik! Allerede i den udsendte 'Hanstholm Avis' var der et lille forbehold. Der var sket det afgørende, at den nytiltrådte trafikminister, Kai Lindberg, havde fået den samlede regerings tilsagn om at anmode finansudvalget om en bevilling på tre millioner kr. til reparation og videreførelse af havnebyggeriet. Udvalget havde imidlertid besluttet at gennemføre protesttoget, så længe pengene ikke var bevilget. Trafikministerens anmodning blev overdraget til finansudvalget netop på skæbnedagen 25. oktober. Udvalget tiltrådte først bevillingen 17. november. Alligevel har kræfter i det 'mindre pæne udvalg' – og måske kræfter uden for udvalget – sikret en afblæsning af den protestdemonstration, der ifølge et senere udsagn af Jens Kirk ville være blevet "den største i Danmarkshistorien". Ejnar Christensen oplyste til Thisted Amtsavis, at udvalget på et møde 20. oktober havde besluttet at udsætte demonstrationen, fordi man havde skønnet, "at der var rimelig grund til at tro, at bevillingen på de tre millioner kr. går igennem". Han pointerede dog, at der ikke var tale om en aflysning, men en udsættelse. Han opfordrede de mange tillidsmænd til at fortsætte arbejdet med at samle tilmeldinger, da det kunne blive nødvendigt at gennemføre toget senere hen.

Hanstholm Avis udkom kun én gang i oktober 1955, udgivet af 'det mindre pæne udvalg' med Jens Kirk i spidsen.

Hanstholm Avis

Det gælder livet for mange

Protesttoget

Byg Hanstholm Havn færdig!

Da vinden vendte

"For første gang har vi set solen skinne fra en klar himmel". Det var den begejstrede kommentar fra fiskeeksportør P. Munk Madsen, Klitmøller, da han kom ud fra et møde på Afholdshotellet i Thisted 16. oktober – en uges tid før, den store demonstration skulle finde sted.

Mødet var arrangeret af arbejderbevægelsen i Thy, og hovedtaleren var Folketingets formand, Gustav Pedersen. Han havde i flere omgange i de forløbne år været en varm fortaler for Hanstholm Havn. Hans udgangspunkt var et helt andet end det traditionelle krav om en fiskerihavn. Han så havnen som et middel til at modvirke den centralisering omkring København, der i lang tid havde præget udviklingen i Danmark. "Danmark må søge nye produktionsfelter", lød det fra Folketingets formand. Det var udtryk for en indskrænket og bagudrettet tankegang, når de eksisterende havne frygtede konkurrencen fra en ny havn. Det havde også været anført som argument mod havnen, at den ville kræve store anlægsudgifter i form af veje og jernbane. Men det var for Gustav Pedersen netop det tiltrækkende, for "så vil man jo netop få brug for alle de mennesker, der ellers må søge fra Jylland til København". Samtidig benyttede Folketingets formand anledningen til at sætte debatten lidt på plads. Han gjorde opmærksom på, at 1917-loven var en bemyndigelseslov. Derfor var det Folketinget, der suverænt bestemte anlægsarbejdets omfang og tempo. Anklagen om lovbrud holdt dermed ikke vand. Han tog også skarpt afstand fra Jens Kirk, der i debattens hede havde omtalt de lokale folketingsmedlemmer som 'nikkedukker'. Desuden opfordrede han til "at nedgrave de lokale stridsøkser og udnytte enhver mulighed for at sætte det saglige i forgrunden". Uden tvivl en mindre venlig hilsen til det 'mindre pæne udvalg' og deres planlagte protesttog.

En ny dagsorden var ved at blive sat, og efter mange års modgang var havnesagen ved at få vinden i ryggen. Den nytiltrådte trafikminister, Kai Lindberg, havde i midten af september – sammen med vandbygningsdirektør

(Fortsættes side 286)

Så er der afgang! I sommeren 1956 kom finansudvalget endelig igen på besøg. Som altid kom politikerne, når havet viste sig fra sin bedste side.

En skibsbygger med vægt bag ordene

"Som hans statur var stor og tung, var hans tale kort og uden store sving – oftest sagde han lige præcis dét, man ventede han ville sige, og så heller ikke mere".

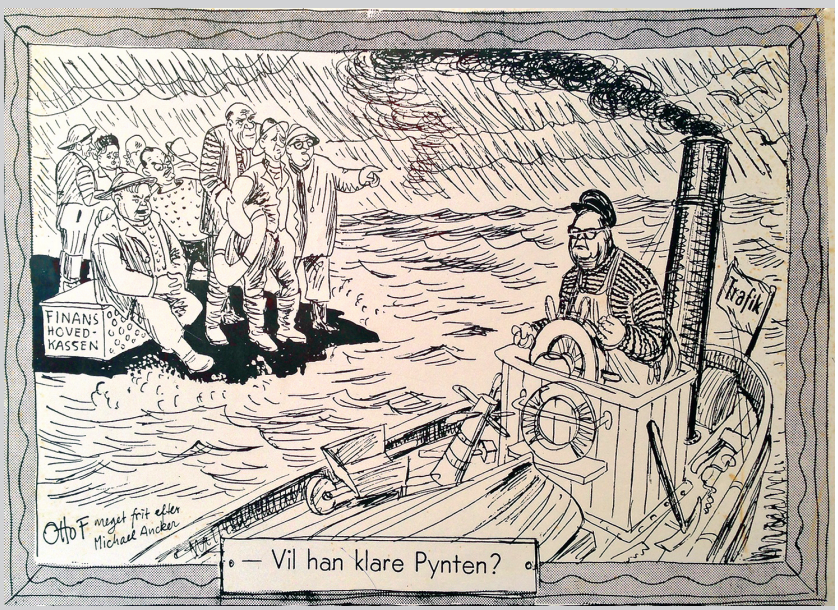
Sådan tegnes eftertidens billede af den tidligere skibsbygger Kai Lindberg (1899-1985), der som minister for offentlige arbejder i 1960 fremsatte lovforslaget om færdiggørelsen af Hanstholm Havn som en kombineret fiskeri- og trafikhavn.

Kai Lindberg var ud af en søskendeflok på ti og fra en familie, hvor begge forældre var politisk aktive. Han kom ud at arbejde, da han var syv og blev uddannet skibsbygger på Helsingør Skibsværft. Han havde begge ben solidt plantet i den socialdemokratiske bevægelse. Han var tidligt fagligt aktiv og blev formand for den lokale afdeling af smede og maskinarbejdere, senere faglig sekretær i LO (Landsorganisationen). I 1937 blev han valgt ind i Helsingør Byråd – hvor han afløste sin mor. Han blev valgt til Folketinget i 1947 men arbejdede fortsat i LO, og det var her, han blev opsøgt af blandt andre borgmester Chr. Iversen fra Thisted og amtmand Egedorf med én bestemt sag på dagsordenen: Hanstholm Havns færdiggørelse! Det var fra LO, statsminister H. C. Hansen hentede Kai Lindberg ind som minister i 1955.

Havnen i Hanstholm havde en særlig plads i Kaj Lindbergs hjerte.: "Hanstholm Havn blev et smertensbarn, men derved også et hjertebarn, og der er ting, som bliver én kærere end andre". Han huskede sit første besøg i Hanstholm. Det var en oktoberdag i 1955, da himmel og hav stod i ét. Det var en dag, da han for alvor forstod, hvilken kæmpeopgave det ville være at bygge en havn på dette sted på kysten. "Historien om havnen er en historie om mænd, der ikke gav op, men troede på sagen. Og få steder passer det gamle ord om, at troen kan flytte bjerge bedre end i tilfældet Hanstholm," erklærede han.

Store ord fra en stor mand fra den gyldne periode i arbejderbevægelsen. Den typiske repræsentant for hans generation af socialdemokratiske tillidsmænd. Tjent sig op fra værkstedsgulvet gennem fagbevægelsen. Historikeren Søren Mørch har set sig omkring i et billede af Kai Lindberg sammen med en anden socialdemokrat af en vis statur, Johannes Kjærbøl: "Tidligere smedeformænd begge to. Man kan se det på deres hænder, nogle vældige plader i medisterpølseformat. Her står de så. Godt udpolstrede i de store grå jakkesæt. Bulldozere. Skikkelige folk, så længe ingen kommer dem på tværs".

Bulldozere af alle slags er også, hvad der er brug for, når man skal gøre gamle drømme om havnebyggeri på vestkysten til virkelighed.



Tegneren Otto F i Nationaltidende.

Han satte handling bag ordene

"Hvis ikke Claus Sørensen havde hjulpet, var der ingen havn blevet bygget".

Sådan lød den kontante motivering ved uddelingen af en af de første 'Aquamanilepriser' i miden af 1970erne. Han havde i sjælden grad forstået at knytte sin livsgerning til aqua – til vandet.

Gennem et langt livs indsats som fisker, kutterreder, bjærgningsentreprenør og fabrikant skabte Claus Sørensen fra Esbjerg sig en position, der gav hans ord vægt i folketing og i ministerier. Med bred tilknytning til fiskeriindustri og isværker havde han repræsenteret fiskeriet i det nye udvalg, som trafikminister Kai Lindberg nedsatte i 1955 til at foretage en ny vurdering af de økonomiske og erhvervsmæssige forhold omkring havneprojektet.

Med prisen takkede og hyldede Hanstholm en af de personer, "der aldrig har kendt til tvivl og anfægtelser, når det drejede sig om den omstridte havnesag".

I de gamle fiskerlejer langs vestkysten blev bådene trukket op på den åbne strand, og det mest belastende for fiskerne var at skubbe båden ud i vandet ved at stemme ryggen mod siderne. Når båden skulle hales op, brugte de et hånddrevet ophalingsspil.

Men i 1940 opfandt Claus Sørensen motorspillet i Vorupør, som man i første omgang forbinder med hans navn.

Det var et spil, som også kunne trække bådene ud via et sindrigt wire-system, der var forankret på havbunden. Nogle år senere kunne et tilsvarende ophalingsspil tages i brug i Klitmøller. Fiskeriet fra den åbne strand fik en glansperiode med nye spilhuse og større både. Ikke mindst i Thy og Hanherred fik det betydning, og flere landingssteder var i kraft af pioneren Claus Sørensens opfindelse i lang tid i stand til at stritte imod magneten fra den nye havn i Hanstholm.

Men for Claus Sørensen var der ingen tvivl om, at det var i de store havne, fremtiden lå for fiskeriet. Og han var den første til at omsætte sin tro på Hanstholm i handling. Allerede i 1967 byggede han det første isværk på havnen, og ni år senere fulgte isværk nr. to. Samtidig bevilgede han af 'Claus Sørensens Fond' et større beløb til to Klitmøller-skipperes forsøgsfiskeri med langline på store dybder. De to skippere havde forinden fået afslag i fiskeriministeriet.

Ved prisoverrækkelser står de store ord ofte i kø, men i tilfældet Claus Sørensen var der dækning for dem – som når det blev fremhævet, at få havde som han været med til at gøre Hanstholm større. En modig mand, der turde sætte store beløb på højkant uden at have garanti for at få pengene hjem igen. En mand med viden og virketrang, der kaldte på respekt.

Hertz – aflagt besøg i Hanstholm og dér haft drøftelser med Egedorf og Hans R. Knudsen. Få dage efter udtalte han i et interview i Social-Demokraten, at når han nu søgte finansudvalget om en bevilling på tre millioner, betød det, "at man nu i nogen grad binder sig til at bygge havnen færdig". Den ville betyde meget for fiskerne, "men i øvrigt også for den samlede befolkning på egnen". Med sin baggrund som faglig sekretær i LO havde Kai Lindberg gennem en årrække været velorienteret om Hanstholmsagen. Han var faktisk blevet opsøgt i LO af Egedorf sammen med Thisteds borgmester, Chr. Iversen, og han havde i høj grad blik for vækst- og beskæftigelsesperspektivet.

I november 1955 tiltrådte finansudvalget den ansøgte bevilling på tre millioner kr. Pengene skulle anvendes til istandsættelse af den inderste del af vestmolen samt færdigbygning af tværmolen. Samtidig blev der afsat en halv million kr. til at gennemføre modelforsøg for at afklare det tilsandingsproblem, det tidligere udvalg havde peget på, og som havde været stærkt omdebateret lige siden. Forsøgene skulle gennemføres af professor Helge Lundgren i Laboratoriet for Havnebygning og Kystteknik ved Danmarks Tekniske Højskole. Denne beslutning skete på trods af vandbygningsdirektør Hertz,

Folketingsmedlem Kr. Damsgaard, nummer to fra højre, på besøg i Hanstholm i november 1960, efter at den ny lov om Hanstholm Havn er vedtaget.

der havde frarådet sådanne forsøg. Herz opfattede det som en klar desavouering og tog øjeblikkelig sin afsked. Dermed kom Hanstholmprojektet for anden gang til at koste en vandbygningsdirektør jobbet.

I forlængelse af finansudvalgets bevilling blev det besluttet at nedsætte et nyt udvalg, der fik til opgave 'at foretage en fornyet vurdering af de økonomiske og erhvervsmæssige forhold, der står i forbindelse med bygning af en fiskerihavn ved Hanstholm'. Meget betegnende for de nye signaler omkring havnesagen pegede ministeren på en økonom som formand, nemlig professor Vagn Madsen, Aarhus Universitet. Under en forhandling med Hanstholmudvalgets forretningsudvalg havde trafikministeren præciseret, at han ønskede et lille udvalg af uvildige, der ikke havde været indblandet i de mange års debat om havnesagen. Det blev - ud over formanden - underdirektør i Monopoltilsynet Niels Banke og kommunaldirektør Oluf Ingvartsen, Silkeborg. Ministeren pegede også på professor Helge Lundgren, så arbejdet kunne blive koordineret med de tekniske undersøgelser. Hanstholmudvalget fik overtalt ministeren til at udvide udvalget med et fiskerikyndigt medlem. Det blev den i fiskerikredse højt respekterede direktør Claus Sørensen, Esbjerg. En af embedsmændene fra trafikministeriet, en ung ekspeditionssekretær, Jørgen L. Halck, fik sekretærfunktionen i udvalget. Han blev senere gennem en lang årrække den administrative leder af statens omfattende engagement i Hanstholm i forbindelse med anlægget af havn og by.

Denne gang handlede Vandbygningsvæsenet hurtigt. Trods dårligt vejr og frost gik det nu bevilgede reparations- og udbygningsarbejde, der havde ligget stille siden 1953, i gang allerede i februar 1956. En arbejdsstyrke på 32 mand begyndte under Monberg & Thorsens ledelse nedramningen af spunsjern og støbning af store cementblokke.

Til professor Lundgrens modelforsøg blev der bygget et helt nyt laborato-

Mere end Guds nåde og vestenvind

"Hanstholm i begyndelsen af januar 1960. En situationsberetning. Hanstholm-kommissionen har afgivet en betænkning, der i store træk giver fiskerne ret i deres ukuelige optimisme. Efter et halvt hundrede års snak frem og tilbage - efter at allerede byggede moler gennem årtier har ligget og forvitret - skal sagen nu igen behandles i Folketinget. Og det er blevet tiden til endnu en invasion af journalister fra den københavnske hovedstadspresse til dén egn, der hidtil har levet af "Guds nåde og vestenvind", som den socialdemokratiske avis 'Aktuelt' formulerer det i overskriften. Nåde og vestenvind gør det ikke længere - i hvert fald ikke alene.

Hanstholm-kommissionen har spekuleret lidt over befolkningstilvæksten. Man regner med, at der vil gå mindst 10 år, inden det nuværende indbyggertal på 1.300 er blevet til 4.500.

Med en fiskerplads som den, der ligger her udenfor, vil der ikke gå 10 år, før vi er oppe på 5000" siger fisker Charles Jeppesen til 'Aktuelt's udsendte.

Det er den almindelige mening mellem folk i Hanstholm, kan man forstå.

"Det vil gå hurtigt, når arbejdet først er i gang. Og hvad så, om vi må til at låse dørene for hinanden. Herregud - det gør man jo alle andre steder …"

Det sidste er en lille kommentar til Charles Jeppesens kone, der over for journalisten har søsat en tvivl, om havnen nu bliver den velsignelse, som mændene har talt om i så mange år:

"Det kommer rigtig nok an på, hvad man vurderer ud fra. Det er jo givet, at noget af det første, der kommer her, når udviklingen skal i gang, det er knejper. Det ser man jo overalt. Og hvad følger så ikke med, når først vi har dem? Her i Hanstholm har vi aldrig nogensinde behøvet låse vores dør. Heller ikke engang mændenes redskabsskur nede ved stranden er nogensinde låst. Men det er vistnok de fleste af konerne sikre på, at kommer der først gang i udviklingen, så kommer også umoralen. Og så kunne man ærlig talt lige så godt bo et hvilket som helst andet sted. Så er der ingen særlig fordel ved at bo her i Hanstholm".

rium i Hjortkær ved Lundtofte. Det var først klar til blive taget i brug lidt ind i 1958. Så der gik en rum tid, inden forsøgene med strømforhold og sandvandring kunne komme i gang.

Samtidig trak det nye Hanstholmudvalg i arbejdstøjet – i mere overført betydning. 35 møder senere, i september 1959, afgav udvalget sin betænkning, der imidlertid først blev offentliggjort 2. december. Udvalget nåede til den konklusion, "at en færdigbygning af Hanstholm Havn efter de retningslinjer, som modelforsøgene har angivet, synes særdeles rentabel fra et økonomisk synspunkt". Konklusionen byggede på grundige videnskabelige analyser af fiskerierhvervets udvikling og specielt Nordsøfiskeriets fremtidsudsigter og af de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af havnen.

Hvad angik havnens kapacitet og besejlingsforhold, havde Helge Lundgrens forsøg givet det afgørende resultat, at det ville være en fordel at føre molerne så langt ud som oprindeligt planlagt - og så i øvrigt spidse dem lidt til. Så blev der en besejlingsdybde på 8,5 meter foran indsejlingen, og der skulle ikke anlægges en sejlrende inde i havnen. Det ville reducere driftsomkostningerne væsentligt. Tilsandingen ville kun udgøre 2% af den årlige sandmængde, der passerede havnen. Det betød så til gengæld, at havnen ville blive så stor, at der kunne anlægges en kombineret trafik- og fiskerihavn. Udvalget havde kun haft til opdrag at undersøge bygning af en fiskerihavn men pegede dermed også på den kombinerede mulighed.

Ifølge udvalgets beregninger kunne den ønskede fiskerihavn bygges for 60 mio. kr. Hvis man udvidede anlægget til en kombineret fiskeri- og trafikhavn, ville det koste yderligere 17 millioner. En væsentlig lavere pris end de 100 millioner kr., det tidligere udvalg havde kalkuleret med. Indregnede man generelle prisstigninger op gennem 1950erne på 25%, blev forskellen endnu mere iøjnefaldende.

Den omfattende undersøgelse af det danske fiskeri i Nordsøen og Skagerrak havde påvist, at der ud for Hanstholm var meget store fiskeværdier, som ikke blev indfisket, fordi afstanden til de eksisterende havne var for stor. En kombination af nær- og fjernfiskeri ville også få meget gunstige muligheder fra Hanstholm.

Den helt afgørende nytænkning i udvalgets arbejde knyttede sig imidlertid til en omfattende undersøgelse af de lokaløkonomiske og beskæftigelsesmæssige følger af et havneanlæg. Hermed knyttede udvalget an til den omfattende debat om egnsudvikling, der foregik netop i de år, udvalget arbejdede. Undersøgelsen viste, at afvandringen fra Thisted Amt gennem de forløbne årtier havde været meget stor, og samtidig udgjorde andelen af ufaglærte i amtet hele 57% af a-kassernes medlemmer mod kun 37% i landet som helhed. Amtet rummede med andre ord en meget stor reservear-

En mand og hans gade

Det er ikke enhver beskåret at få opkaldt en gade efter sig på havnen i Hanstholm.

Kr. Damsgaard er en af de udvalgte.

Han var født i Østerild, blev uddannet som landbrugskonsulent og valgt ind i Folketinget i 1940. Fra 1945 til 1973 repræsenterede han Venstre i Thistedkredsen. Opnåede at blive kirke- og trafikminister. Næsten fra dag ét på Christiansborg havde han havneplanerne tæt inde på livet.

"Vi følte os nærmest som lus mellem to negle, for befolkningen var utålmodig og pressede på. Vælgermøderne i Hanstholm handlede udelukkende om havnen, men på Christiansborg var interessen for havnen ringe," fortalte han til en avis.

Først mange år efter vendte stemningen, og det var en stor dag for Thy, da anlægsloven endelig blev vedtaget med et stort flertal.

Den gamle politiker Vilhelm Fibiger, som tidligere havde repræsenteret Thy i Folketinget for De Konservative, sad på tilhørerpladserne, og da der skulle stemmes, rejste han sig op. Hanstholm Havn fik altså også hans stemme.

Men havnen var måske slet ikke blevet realiseret, hvis ikke to folketingsmænd engang i 1953 på det nærmeste måtte falde på knæ og bede statsminister og trafikminister om ikke at lukke arbejdspladsen i Hanstholm.

Det er Kr. Damsgaard, der har løftet sløret for dette lokalhistoriske 'næsten-knæfald'.

I 1953 var Erik Eriksen statsminister og Knud Ree fiskeriminister. I en periode var Ree tillige konstitueret trafikminister. Og netop på den tid var der store diskussioner i regeringen, om man skulle blive ved med at fremme bevillingerne til Hanstholm.

"Jeg fik at vide, at Erik Eriksen og Knud Ree ville lukke arbejdspladsen, for det blev til for lidt deroppe, som de sagde, og alt arbejde på havnen skulle skrinlægges. Men jeg allierede mig med min gode ven Jens Sønderup, landbrugsministeren, der stod Erik Eriksen nærmere end jeg. Og det lykkedes os at bremse planerne om at nedlægge arbejdspladsen i Hanstholm. Men vi måtte også næsten ned på knæ, før det lykkedes …"

Kr. Damsgaard døde i 1992 i en alder af 89 år og blev begravet i stilhed på kirkegården i Østerild.

Havnen i Hanstholm er beretningen om et langt sejt træk af mange mennesker gennem årtier. En af dem, der holdt ud på Christiansborg, var Venstre-manden Kr. Damsgaard. Det er hans betydning for havnen, som havnerådet har markeret med en 'Kr. Damsgaards Gade'.

bejdskraft især knyttet til landbrug og byggeri, der kun i sommerhalvåret kunne gøre sig håb om beskæftigelse. Udvalget forventede, at fiskeriet og tilknyttede erhverv alene ville beskæftige 400 mennesker. Dertil kom en række andre afledte erhvervsaktiviteter. Samlet forventede udvalget, at havnen ville skabe grundlag for et bysamfund på 4.400 indbyggere.

Få dage efter offentliggørelsen af betænkningen var det store Hanstholmudvalg samlet til møde på Hotel Royal i Thisted. Der blev fra alle sider udtrykt stor glæde over betænkningen. Det store spørgsmål var nu, om man skulle anbefale den mindre fiskerihavn eller den større kombinerede havn. Direktør Claus Sørensen gav udtryk for, at han gennem sit arbejde i det ministerielle udvalg var blevet overbevist om, at den store havn med den store vanddybde var den rigtige løsning. Mange fulgte ham i det synspunkt, men andre, ikke mindst folketingsmændene Hans R. Knudsen og Kr. Damsgaard, manede til forsigtighed. Som Knudsen formulerede det: "Man skal ikke kunne sige, at nu, da vi har fået det, vi har ønsket, så kommer vi og forlanger mere". Fra andre vestkysthavne blev der også udtrykt bekymring for, at en stor bevilling til Hanstholm kunne ramme udbygningsplaner i deres havne.

Debatten endte med en henvendelse til Kai Lindberg, hvor man udtrykte en stor tak for det arbejde, han havde sat i gang og samtidig - i lidt forsigtige vendinger - pegede på, at en kombineret trafik- og fiskerihavn ville være til stor gavn for andre erhverv end fiskeriet og bidrage væsentligt til at øge beskæftigelsen.

Ikke alle var glade. Professor Johs. Humlum, Aarhus Universitet, deltog ivrigt i den igangværende debat om planlægning af fremtidens Danmark. Han anså en fiskerihavn ved Hanstholm for velbegrundet, for så vidt man ikke også udvidede havnen ved Thyborøn. Men tanken om en trafikhavn ved Hanstholm var "for en geograf mildest talt forbløffende". Han anså det for langt bedre at udbygge Hirtshals Havn med hensyn til Norgestrafikken, og passager- og godstrafikken til England var udmærket placeret i Esbjerg og de større østkysthavne.

På de indre linjer blev der også advaret mod det kombinerede havneprojekt. Der foreligger et brev fra A. P. Møller til statsminister H. C. Hansen, hvor skibsrederen advarer kraftigt mod at bygge en trafikhavn ved Hanstholm. Begrundelsen var især havnens trafikale bagland, der ville gøre det alt for tungt og besværligt at benytte den.

De forsømte landsdele

"I de nærmeste år står staten overfor at skulle udføre en række særlige trafikanlæg, og det ville da være rimeligt, om man gav en fortrinsstilling til anlæg i de forsømte områder. Det ville give både beskæftigelse rent øjeblikkeligt og på længere sigt skabe mulighed for at tiltrække erhvervsvirksomheder". Synspunktet blev fremsat af finansminister Viggo Kampmann i en kronik i Dagens Nyheder i september 1957. Bolden blev meget hurtigt grebet af Gunnar Andreasen, der var direktør for den nyanlagte fabrik, Cheminova, på Harboøretangen. En måned senere udsendte han en pjece, 'Vestjyllands fremtid', der skabte en betydelig bevægelse og satte begrebet 'egnsudvikling' på den politiske dagsorden. Kravet om egnsudvikling lå sådan set allerede i de overvejelser, Gustav Pedersen havde gjort sig i 1955, men nu fængede budskabet for alvor.

Gunnar Andreasen tog afsæt i Kampmanns udtryk 'de forsømte landsdele'

og hævdede, at Vestjylland – Thisted, Ringkøbing og Ribe amter – 'bevidst eller af ligegyldighed overses og sløses med af centraladministrationen i København'. Tonen var skarp og kunne godt minde om Jens Kirks angreb på Vandbygningsvæsenet og andre 'kontordrenge' et par år tidligere.

Som praktisk eksempel på den herskende holdning anførte Gunnar Andreasen, at han havde klaget over den dårlige telefonforbindelse på Harboøretangen og fået følgende svar: "Det må De være klar over kan ske, når De lægger en fabrik, hvor der kun var en strandfoged, der ringede hver tredje måned". Han havde – i lighed med Viggo Kampmann – den opfattelse, at løsningen for Vestjylland ville være en kraftig industrialisering: "Når selvstændighedstrangen og dens oprindelse forstås rigtigt, findes der ikke bedre folk i en fabrik end de vestjyske og næppe noget sted i landet bedre grundlag for at bygge industriel beskæftigelse op". Forudsætningen for, at det kunne realiseres, var en planlagt og intensiv udbygning af uddannelsesmuligheder og infrastruktur. På den måde kunne man skabe varig beskæftigelse i Vestjylland og standse den omfattende afvandring mod storbyerne i øst. Det ville samtidig spare samfundet for meget kostbare investeringer i udbygning af ikke mindst hovedstadsområdet. Hvis staten tog fat på opgaven, kunne man i løbet af syv år "have omskabt Vestjylland", hævdede Gunnar Andreasen.

Thyborøn og Hanstholm – et skæbnefællesskab

De tre vestkysthavne: Thyborøn, Hirtshals og Hanstholm er historisk set tæt forbundne. De to sidste byggede på samme lov, og loven fra 1914 om havn ved Thyborøn kan betragtes som et politisk forsøg på at slippe uden om det meget dyrere byggeri ved Hanstholm. Disktriktsingeniør A. Poulsen var den ansvarlige leder af anlægget af dækmole og havn ved Thyborøn. Han blev senere den skarpeste kritiker af Jørgen Fibigers havnebyggerier.

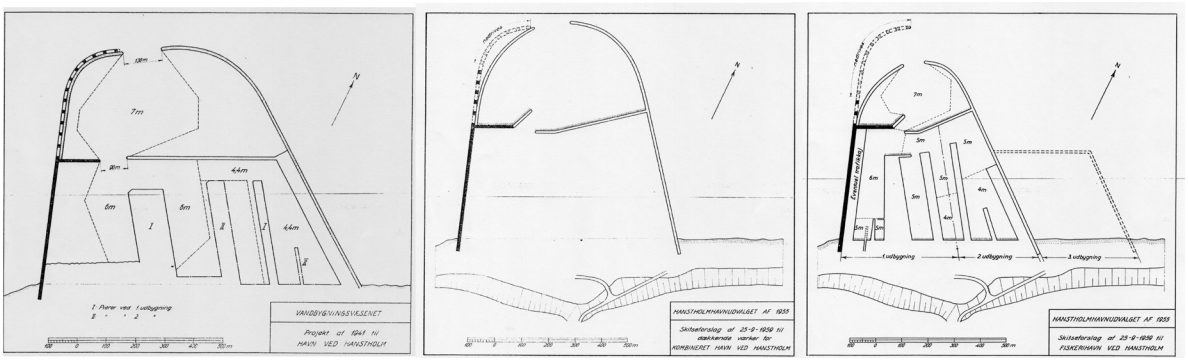
I midten af 1930erne anbefalede et ekspertudvalg under Vandbygningsvæsenet en lukning af Thyborøn Kanal. Kun derved kunne man efter eksperternes opfattelse hindre den voldsomme nedbrydning af tangen, der var i gang. Det endte i første omgang med et lovforslag om en total lukning af kanalen. I den forbindelse genopstod så den gamle tanke om en kanalforbindelse mellem havet og fjorden længere oppe i Thy. Jørgen Fibiger greb idéen og knyttede den til det igangværende havnebyggeri ved Helshage. Med en lukning ved Thyborøn ville Hanstholm Havns aktier stige betragteligt.

Ikke mindst købstæderne i den vestlige del af Limfjorden protesterede kraftigt mod en lukning. I 1946 vedtog Rigsdagen en lov om lukning af Thyborøn Kanal, men med mulighed for en – meget kostbar – sluseløsning. Det førte til en omfattende demonstration, da 170 fiskerbåde satte kurs mod København og lagde til ved Langelinie. Denne mediebegivenhed har muligvis været et forbillede for det storstilede protesttog, 'det mindre pæne Hanstholmudvalg' planlagde i 1955.

Langt ind i 1950erne var der dermed skabt en ubehagelig konkurrencesituation mellem Thyborøn og Hanstholm: to meget tunge og meget omstridte vestkystinvesteringer lå og ventede på finansudvalgets bord. Her ligger sikkert også en pæn del af forklaringen på Havnesammenslutningens og Nykøbing-borgmesteren, Axel Ivan Pedersens modstand mod Hanstholm.

Et væsentligt nybrud kom med nogle helt nye undersøgelser nedfældet i en doktordisputats af ingeniør Per Bruun. Han hævdede, at de gamle beregninger af kystnedbrydningen ved Thyborøn ikke holdt stik. Den gamle katastrofeteori kunne godt afblæses, og den åbne sejlads i kanalen bibeholdes. Den ny teori vakte stor vrede i Vandbygningsvæsenet og var medvirkende til direktør Hertz' afgang. Til gengæld blev teorien støttet af professor Helge Lundgren. Han fremsatte et forslag om dels at gennemføre modelforsøg, dels at gennemføre en tilbagerykning af det havdige, der beskyttede Thyborøn by og havn. Det ville være en langt billigere løsning. "Det er noget, der tæller med, hvis 100 millioner kr. kan spares"', udtalte Kai Lindberg i 1957 til Aftenposten. Som i Hanstholmsagen valgte han at støtte sig til Helge Lundgrens laboratorieforsøg.

Ifølge Kai Lindberg var der brug for både Thyborøn og Hanstholm. Fra slutningen af 1950erne blev der bygget nye moler og havnebassiner ved Thyborøn. Og afblæsningen af den meget kostbare lukning med sluseløsning gjorde det noget lettere for finansudvalget at finde midlerne til Hanstholm Havn.



Den nye betænknings alternative forslag: Til venstre det gamle havneprojekt, 1941, i midten det nye forslag om en større fiskeri- og trafikhavn havn og til højre forslaget om en mindre fiskerihavn.

Pjecen 'Vestjyllands fremtid' rummede en kraftig anbefaling af at bygge en storhavn ved Hanstholm. Her kunne man få den eneste danske havn, der kunne rumme de store supertankere, og som ville være isfri året rundt. Her kunne man opføre det store olieraffinaderi, der skulle forsyne Danmark med de store mængder benzin og brændselsolie, der ville blive helt afgørende for fremtidens udvikling.

Debatten om egnsudvikling var skudt i gang og satte sig adskillige politiske spor med finansminister Viggo Kampmann som igangsætter. Folketinget gennemførte investeringsfremmende afskrivningsregler og vedtog i 1958 loven om egnsudvikling med tilhørende Egnsudviklingsråd og direktorat i Silkeborg.

Hele denne bevægelse foregik samtidig med, at det nye ministerielle Hanstholmudvalg arbejdede. 1959-betænkningens meget omfattende analyse af de lokaløkonomiske og beskæftigelsesmæssige virkninger af havneanlægget var helt i overensstemmelse med 'tidens trend'.

De økonomiske fremtidsudsigter i 1957 så egentlig ret dystre ud. Danmark var tilsyneladende ved at blive agterudsejlet. Vi deltog ikke i det dynamiske fællesmarked, der netop var dannet syd for grænsen. Dansk landbrugseksport var i betydelige vanskeligheder, og der fremkom chokrapporter om dansk industris fremtid. Ingen kunne på det tidspunkt vide, at Danmark var på vej ind i den længste sammenhængende vækstperiode i det 20. århundrede. 'De gyldne tressere' blev et usædvanligt langt årti. Det begyndte i 1958 og fik først en brat afslutning med oliekrisen i efteråret 1973. I dette lange stræk voksede et nyt Danmark frem.

Man har undret sig meget over, at to ministerielle udvalg med betænkninger fra henholdsvis 1952 og 1959 kunne nå til diametralt modsatte konklusioner vedrørende Hanstholm Havns rentabilitet og nytteværdi. I begge tilfælde blev der arbejdet intenst fra det amtslige Hanstholmudvalgs side for at fremme projektet. Den afgørende forskel var et grundlæggende klimaskifte i hele samfundsudviklingen. De to betænkninger hører hjemme i hver sin verden.

Historikeren og politikeren H. P. Clausen har fremsat den opfattelse, at det 19. århundrede kulturelt varede ved til midten af 1950erne. Netop urbaniseringen og industrialisering af såvel landbrug som al anden fremstillingsvirksomhed var dynamoen bag det store opbrud. Clausen taler om 'omlejringer' i det danske samfund i løbet af 1950erne.

I den gamle verden – efterkrigstiden – havde Hanstholm Havn mest af alt lignet en tung arv fra gamle dage, et politisk forlis, som lovgiverne helst ville

fortrænge. I den nye verden, der tonede frem fra midten af 1950erne, blev Hanstholm Havn et symbol på den dynamiske fremtid, der ventede.

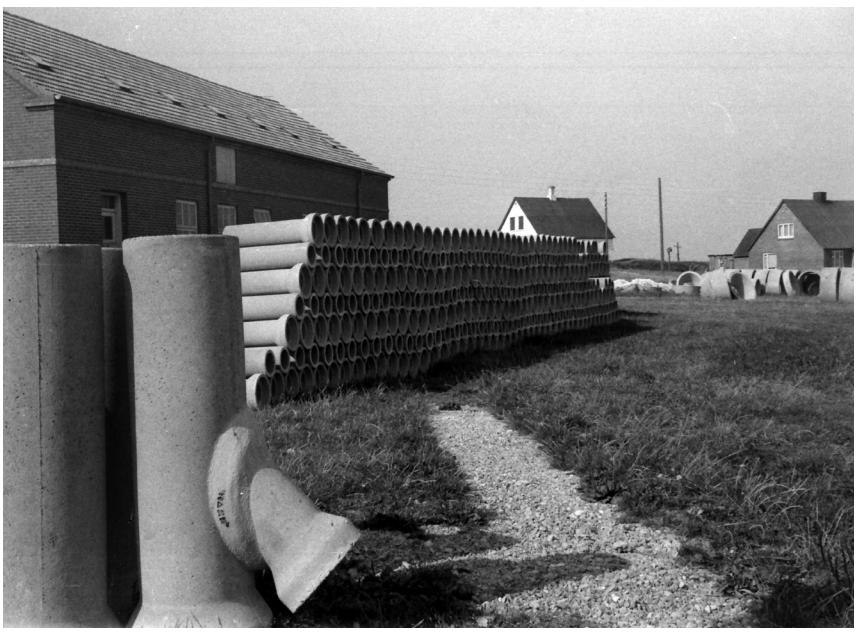
Splinterny havnelov

Slutspillet blev hurtigt, effektivt og udramatisk. Helt i den ny tids ånd. Godt to måneder efter at betænkningen var offentliggjort, fremlagde trafikminister Kai Lindberg – i februar 1960 – et lovforslag, der bemyndigede ministeren til "for statskassens regning at lade Hanstholm Havn færdigbygge som en kombineret trafik- og fiskerihavn med en besejlingsdybde af 8,5 m". Pengene skulle bevilges på de årlige finanslove. Udvalgsbehandlingen blev kort, og allerede 31. marts vedtog et enstemmigt folketing loven – præcist 43 år efter den første lov.

De lokalt valgte folketingsmedlemmers frygt for at kræve for meget viste sig at være ubegrundet. Det lå i luften, at nu skulle der gøres noget for Nordvestjylland. Trafikministeren havde regeringens opbakning til at foreslå den kombinerede trafik- og fiskerihavn. Også det nydannede Egnsudviklingsråd anbefalede den store havn med de udviklingsmuligheder, den ville rumme.

Der ville gå et års tid med indledende undersøgelser og planlægning. Selve havnebyggeriet forventede ministeren gennemført på fem år til en samlet pris på 90 millioner kr. Havnen ville få status som statshavn og skulle forvaltes af et havneråd, hvor også lokale interesser var repræsenteret. Til at håndtere hele det forberedende arbejde blev der nedsat et anlægsudvalg, hvor involverede ministerier, Egnsudviklingsrådet, fiskeriet og erhvervslivet var repræsenteret. Vandbygningsdirektør A. Lehnfeldt blev formand for udvalget, og Jørgen Halck kom som sekretær til at stå for den daglige administration.

Havneanlægget ville kræve omfattende investeringer på landjorden. Sådan set var der allerede tyvstartet, da arbejdsministeriet i 1958 – for at fremme beskæftigelsen – bevilgede penge til en omfattende kloakering af Hanst-



Helshagevej. Et nyt Hanstholm er på vej. I 1958 bevilgede staten penge til kloakering af en ganske stor by. Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

Bag Bådsgårdsvej blev bygget det første nye hus i Hanstholm siden 1945. Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

holm. Da havde man været forudseende nok til at planlægge kloaknettet til en by på 10.000 indbyggere. Også større vejanlæg ville blive en nødvendighed både mod øst og mod syd. Thisted Amts Vejvæsen tog allerede fat i efteråret 1961. Især vejen, der skulle forbinde den nye havn med fiskerlejerne langs kysten og sikre den sydgående transport over Oddesund, skabte stor debat. Reservatrådet og Danmarks Naturfredningsforening nedlagde øjeblikkelige protester mod en sådan vejføring. Men den nye kystvej blev alligevel gennemført samtidig med havnebyggeriet.

Et særligt underudvalg blev hurtigt sat i gang med at udvikle en byplan for det store, nye bysamfund, man forventede ville vokse op på holmen. Den nye byplan kom i høj grad til at afspejle den modernisme, der prægede 1960erne.

Det slidstærke krav om en jernbaneforbindelse dukkede også op igen. Men allerede under forelæggelsestalen slog Kai Lindberg fast, at det blev der næppe tale om. En jernbane ville yderligere koste 24 millioner kr.

"Endnu ruger klittens stilhed over den skønt beliggende by med masser af shortsklædte badegæster". Sådan lød det i Aftenpostens reportage fra Hanstholm i juli 1960. Men det var "stilhed før stormen i oceanhavnen i Hanstholms hvide kridtbanker". I det kommende havneområde blev der foretaget omfattende boringer i kalkgrunden, og professor Lundgren havde bølgeslags- og strømmålinger i gang. I forskellige kontorer i København var ingeniører bøjet over deres tegneborde, økonomer granskede tal, og planlæggere lagde rammer for fremtiden. Efter bladets opfattelse blev der arbejdet målbevidst og i et tempo, som ikke før var set. Selv skeptikere, som gennem års venten havde fået opbygget deres tvivl, var ved at melde sig i optimisternes rækker. Man følte sig faktisk overbevist om, at havnen virkelig ville komme til at stå færdig i løbet af fem år, altså i 1966. Sommeren 1960 ville blive den sidste med den gamle fiskerlejeidyl. Allerede næste sommer ville havnebyggeriet være i fuld gang, og Hanstholm ville være på vej ind i en æra, hvor det hørte hjemme blandt oceanernes store havne.

I december 1960 blev anlægget af havnen udbudt i international licitation. Det såkaldte 'Hanstholmkonsortium', der bestod af en række førende danske ingeniørfirmaer, fik entreprisen. I juni 1961 blev hele havneområdet hegnet ind, så den foregående sommer blev faktisk den sidste med badeliv på stranden. Amerikanske 'scrapers' af en størrelse, man endnu aldrig havde set på disse kanter, gik i gang med at fjerne en million kubikmeter sand fra stranden. Yderligere en million kubikmeter sand og kalk skulle fjernes fra det kommende havnebassin. I løbet af efteråret var betonblandingsanlægget stillet op, og man var klar til det indledende støbearbejde.

Stranden og byggepladsen var lukket land. Til gengæld blev der anlagt en udsigtsplatform øverst på skrænten. Herfra kunne holmboerne og de mange besøgende skue ind i det forjættede land.

Det lille fiskerleje ved den yderste kant af det europæiske kontinent lå langt væk fra alting. Der var gået næsten et halvt århundrede, siden planen om at bygge havn ved Helshage for alvor gjorde sig gældende. De holmboer, der var unge mennesker, da den første havnelov blev vedtaget, hørte nu til de gamle. Hvis ikke de var flyttet væk. Trods den geografiske isolation havde de slægtled, der beboede holmen i disse årtier, mærket mere til suset fra den store historie end de fleste danskere. De havde levet med minetrusler under Første Verdenskrig og set havet flyde med lig efter det store Jyllandsslag. De havde oplevet en statsmagt, der skaltede og valtede med deres huse og fædrene ejendom i 1920erne. De havde oplevet, hvordan gyldne løfter og store drømme blev glemt, da 1920ernes og 1930ernes kriser hærgede. De havde under tvang forladt deres by, der blev omdannet til Nordeuropas største fæstningsanlæg. De havde oplevet en efterkrigstid, hvor økonomisk smalhals og politisk forsigtighed hæmmede al udvikling.

Nu var de så – måske til deres egen overraskelse – blevet "porten til et større Danmark", som det amtslige Hanstholmudvalg havde talt om allerede i 1946. De var blevet en del af et dynamisk, moderne industrisamfund med en vækst, der var uden sidestykke i historien. De havde grund til optimisme, når de stod og skuede ud over havnebyggeriet. Meget blev sikkert anderledes, end de havde forventet. Men en ny tid var begyndt.

Endnu et tegn på en ny tid. Handels- og Landbrugsbanken i Thisted opretter filial i Hanstholm. Foto: Jørgen Vestergaard, 1959.

Organist Aksel Munk, Thisted, har stillet sin cykel og rettet sit fotografiapparat mod den nye kystvej, en livsnerve til det nye Hanstholm.

Haves: Fremtidsudstilling i 1965. Ønskes: Publikum!

Kilder og henvisninger

Grundlaget for denne bog er et forskningsprojekt, der i 2010 blev sat i værk af Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune. Det har både omfattet indsamling af billeder og andet materiale, gennemførelse af en række interviews og en bearbejdning af det omfattende lokalhistoriske arkivmateriale vedr. Hanstholm. Efter kommunalreformen i 2007 er dette materiale en integreret del af Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune (LATK). Desuden er der foretaget undersøgelser i relevante myndighedsarkiver, der befinder sig i Rigsarkivet eller i Landsarkivet for Nørrejylland. Med hensyn til besættelsestiden er projektet blevet gennemført i samarbejde med Museumscenter Hanstholm.

Forskningsprojektet om 'Hanstholm – byen på kanten' har været et højt prioriteret indsatsområde for LATK og har omfattet alle arkivets medarbejdere. På formidlingssiden har projektet omfattet flere foredrag, adskillige tidsskriftartikler og omkring 25 større artikler i Thisted Dagblad. Dertil kommer en aktiv hjemmeside knyttet til webstedet Lokalhistorien i Thy. Her kan man finde interviews samt film og andet materiale med relation til Hanstholm.

Fiskere må stå model til meget

Beretningen om billedhuggeren Anne Marie Carl-Nielsens færd langs den jyske vestkyst for at finde den fisker, der kunne stå model til skulpturen af den danske fisker og redningsmand, er sammen med datidens lokale aviser skrevet på baggrund af Carl Nielsen. Brevudgaven. Bd. 3. 1906-1910. Redaktion John Fellow. (2007). Odense Bys Museer har udgivet Registrant over billedhuggeren Anne Marie Carl-Nielsens værker. (2010). Den er tilgængelig på museernes hjemmeside, og her er det muligt at følge arbejdet med fiskerskulpturen via de forskellige forarbejder. Det gælder også den udgave af skulpturen, der i dag findes i Hanstholm. Det lokalhistoriske arkiv i Skagen har et omfattende arkiv om den 'sag', fiskeren og redningsmanden blev både før og mange år efter, at den blev placeret på havnen i Skagen. Dette materiale, der omfatter såvel avisudklip som dokumenter og billeder, er i forbindelse med forskningsprojektet omkring Hanstholms historie nu også blevet en del af Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune. Skulpturen var tænkt som en hyldest til den danske fisker og redningsmand og ikke en bestemt fisker og redningsmand. Heller ikke en fra Skagen. Men da man fandt ud af, at det var en Hanstholm-fisker, der havde stået model, begyndte 'sagen' for alvor at rulle.

Mellem tradition og ny tid

F. V. Mortensen og A C. Strubberg 1935: Dansk Saltvandsfiskeri har et udmærket kort over de danske farvande.

Den centrale kilde til Thys historie omkring 1800 er Knud Aagaard, 1802: Beskrivelse over Thy. Med Bodil Selmer, 2010: Fyrmesteren - Beretning om et liv på kanten af havet, er der tilvejebragt et meget velskrevet og veldokumenteret værk om Hanstholm Fyr og fyrmester Heerings virke 1883–1905. Tilsvarende giver Florian Martensen-Larsen, 1983: Vandringer omkring et Fyr et glimrende overblik over fyrets samlede historie. Jacob Paludan, 1925: Fugle omkring Fyret er en roman. Det lå forfatteren meget på sinde at understrege fremstillingens fiktive karakter, men når man fordyber sig i Hanstholms historie, kan man konstatere, at den 'Sandhavn', han beskriver, i påfaldende grad ligner Hanstholm i 1920erne.
'De fattige strandmænds' møde er glimrende beskrevet i G. Krogh-Jensen, 1967: Den Thylandske Skudefart.

Fiskerbondeliv
Interviewet med Christian Carl Poulsen blev bragt i Thisted Amtsavis 06.04.43.

Hanstholm omkring 1900
Betænkning om havne- og moleanlæg på Jyllands Vestkyst, 1900, rummer en redegørelse for fiskeriet ved en række landingspladser, herunder Hanstholm.

I Landet mod Nordvest II, 1947, har Hol-

ger Rasmussen karakteriseret det traditionelle fiskeri ved hav og fjord.

Jens Nicolaj Christensens beskrivelse af det traditionelle fiskeri fra Hanstholm indgår i et omfattende upubliceret manuskript: Havnen, der blev færdiggjort i 1969. Manuskriptet befinder sig på LATK. Han var ansat ved havnebyggeriet i Hanstholm fra 1928-1953.

Engelsk storfiskeri

Chr. Heerings artikel findes i Berlingske Tidende 30.04.98. Se i øvrigt Bodil Selmer, 2010: Fyrmesteren.

Det engelske storfiskeri er i øvrigt behandlet af artikler af Poul Holm i Sjæk'len, 1989 og 1993.

Dansk kutterrevolution

Axel Steensberg (red.), 1964: Dagligliv i Danmark i 19. og 20. århundrede rummer en oversigt over 'kutterrevolutionen'.

En central baggrund for forståelsen af denne periode i dansk fiskeris historie findes i Poul Holm, 1991: Kystfolk – kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1850-1914.

Henrik Søstrup, 1967: Dansk hav- og kystfiskeri danner ligeledes et godt grundlag for at forstå udviklingen.

Vorupør tager udfordringen op

Alan Hjorth Rasmussen, 1987: Vi er alle mennesker, er det centrale værk til forståelse af den udvikling, Vorupør gennemløb efter 1885. Hele baggrunden for molebyggeriet er optegnet i Betænkning om Havne– og Moleanlæg på Jyllands Vestkyst, 1900.

Et godt eksempel på pressens opmærksomhed på Vorupør findes i Vorupør som Stedet for den store Vestkystfiskerihavn, Verdenspejlet 1907.

Transporten af fisk til Sjørring Station er fastholdt i Jens Siggaard: Minder fra Vorupør, Historisk Årbog for Thisted Amt, 1968.

Den livsfarlige kyst

Interviewet med Chr. A. Harbo findes i Thisted Amts Tidende 22.09.54. Desuden et interview i Thisted Amts Tidende 13.02.69.

Et historisk overblik over redningsstationen findes i Thisted Amtsavis 06.10.39.

Se desuden Landet mod Nordvest, bd. II, 1947 og C.P. Eisenreich, 1927: Det nørrejyske redningsvæsen.

Dele af Hanstholm Redningsstations protokol (1922-1930) foreligger i kopi på LATK.

1893-katastrofen og dens virkninger er udførligt behandlet i Florian Martensen-Larsen, 1973: Ulykken på havet 21. november 1893.

Nye vilkår

Jacob Paludans gensyn med Hanstholm – tre år efter udgivelsen af Fugle omkring Fyret i 1925 – er gengivet i essayet Gensyn med Hanstholm, publiceret i Jacob Paludan, 1953: Fremad mod nutiden.

A. C. Strubberg (red.), 1935: Dansk Fiskeristat rummer en gennemgang af fiskerierhvervets status på Hanstholm og portrætter af en række personer, især fiskeskippere.

Søren Bjerregaards karakteristik af sit barndomshjem er fra et interview i Aalborg Stiftstidende 13.01.63.

Peder Bjerregaards regnskabsprotokol og en protokol over deltagere i ulykkesforsikring, der omtaler formentlig alle bådelav omkring 1920, er udlånt af en slægtning, Laila Bjerregaard Nielsen.

Anders Præstegaard har fastholdt sine erindringer i to artikler i Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1981 og 1983.

Jens Nicolaj Christensens fremstilling af det tunge arbejde med at lande og søsætte bådene er fra det tidligere nævnte upublicerede manuskript Havnen, 1969.

Ludwig Mehr, 1953: Livet på Hanstholm fastholder ligeledes fiskernes arbejdsvilkår og de særlige forhold under besættelsen.

Og solen går sin gang

Tidligere fisker og indremissionær Tage Grønkjærs beretning er citeret fra Thisted Købstads Historie, bd. 3, (2002) og bedstefaren Laurits Søes (Pedersen) tilsvarende dramatiske oplevelser som fisker er omtalt i Livet på Hanstholm af Ludwig Mehr. Skibsreder Axel Olaf Andersen (Det gule Hus i Hanstholm) er omtalt i Dansk Biografisk Leksikon, 1979. Oplysninger er desuden hentet i et arkiv om Nørtorp Strand-

gård, det officielle navn på Det gule Hus (LATK). Artikler og notitser i Thisted Amts Tidende og Thisted Amtsavis 1935 og 1903 er en del af kildegrundlaget for omtalen af afholdsbevægelsen og livet på badehotellerne. Her kan desuden henvises til Poul Holm: Kystfolk. Fiskeri- og Søfartsmuseet (1991). Om Kattegat-Skagerrak-regionen fra middelalderen til omkring 1910, herunder kystbefolkningerne, hverdagslivet, kystboernes mentalitet og udviklingen i regionens fiskeri og søfart. Emma Gads 'Takt og tone' udkom i 1918. Det er en 'vejledning i god opførsel' og kunne angiveligt også være til hjælp i tilværelsen som turist ved vestkysten, hvor badehoteller begyndte at skyde op. Det gjaldt om at få styr på etiketten blandt de 'nye' mennesker, man mødte: "Hvis man tiltales og spørges, om man erindrer vedkommende, er det klogest at svare: 'Ja, bevares!', selv om man ikke aner, hvem det er …" I en artikel i Weekendavisen (23-29.07.2010) skildrer Karin Lützen nærmere de 'nye' fænomener sommerferie og badeliv: "Det var først i løbet af 1800-tallet, at man begyndte at tage på ferie. Især kysten trak, og så havde vi balladen, for hvem skulle bestemme, hvordan det var mest korrekt at bade, at sidde på stranden, at omgås på badehotel og i hvilken påklædning?"

De vakte

Drukneulykken ved Vorupør i 1885 er behandlet i Alan Hjort Rasmussen, 1987: Vi er alle mennesker. Artiklen om den dramatiske redning ved Hanstholm i 1889 er fra Thisted Amtsavis 28.03.1889.

Ludwig Mehr, 1953: Livet på Hanstholm omtaler en række begivenheder og personer med relation til den indremissionske bevægelse.

Vækkelsesbevægelserne i Thy er desuden behandlet i Jens Thybo, 1927: Kun god er Gud.

Havn på den jyske vestkyst

Som et væsentligt dokumentationsgrundlag for dette kapitel har arkivar Thomas Norskov Kristensen gennemført undersøgelser af Dansk Fiskeriforenings arkiv og af de to kommissionsbetænkninger fra 1900 og 1916.

Generelt er hele udviklingen af vestkysthavnesagen udmærket behandlet i Florian Martensen-Larsen, 1992: Hanstholm Havn. En mere detaljeret gennemgang kan findes i Kåre Helmer Jørgensen, 1976: Hanstholm Havn – planlægning og realisering, ikke publiceret, LATK.

Erik Skram: Gennem Hanherrederne og Thy indgår i M. Galschiöt, 1887-1893: Skildringer og billeder af danske forfattere og kunstnere.

Valgkampene i Thisted-kredsen og kaptajn Trolles agitation for havnesagen er behandlet i Jørgen Elklit, Jens Ole Petersen og Orla Poulsen, 1987: Valg i Thisted – folketingsvalglisterne 1892 og 1898.

Moleanlæg

En central kilde er Betænkning om Havne- og Moleanlæg på Jyllands Vestkyst m.m., 1900. Den rummer omfattende undersøgelser af både erhvervsmæssige og tekniske problemer omkring evt. havneanlæg. Den bygger videre på en betænkning fra 1887 afgivet af den første store vestkystkommission, der virkede fra 1882. Dansk Fiskeritidende indeholder en omfattende debat om vestkysthavnesagen, både mens kommissionen arbejdede, og da betænkningen forelå. Også anlægsarbejdet i forbindelse med molerne ved Vorupør og Roshage blev fulgt tæt af dette ugeblad, udsendt til medlemmer af Dansk Fiskeriforening.

Kongebesøg og ridderkors

Andreas Vindings reportager fra kongerejsen til Vestjylland blev bragt i Politiken. Desuden blev kongebesøget i Vorupør fulgt tæt af de lokale aviser, herunder Thisted Amts Tidende.

Kongerejsen i Jylland, 1908, er detaljeret beskrevet af Lars Christensen på www.jernbanen.dk

Havnesagens primus motor

Dansk Fiskeritidende har gennemført en meget præcis og refererende dækning af fiskeriforeningens aktiviteter for at fremme vestkysthavnesagen, herunder møderne med de skiftende ministerier og stormødet i Fredericia i 1913. Også de interne modsætninger vedr. placering af kommende fiskerihavne kommer til ud-

tryk i mange debatindlæg.

Jørgen Pedersen: Fiskeren, læreren og folketingsmanden Jens Munk-Poulsen, Vorupør i Historisk Årbog for Thy og Mors, 1972, giver en samlet beskrivelse af Munk-Poulsens livsforløb.

Betænkningstid

Rigsdagstidende 1913-14, tillæg A, 3271 rummer det private lovforslag. Desuden kan debatten følges i Folketingstidende 1913-14.

Betænkning, afgivet af den af Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. juni 1914 nedsatte kommission vedrørende anlæg af fiskerihavne m.m. på Jyllands Vestkyst, 1916, rummer en omfattende gennemgang af både danske og internationale erfaringer med hensyn til havnebyggeri på vanskeligt tilgængelige havkyster.

G. Lorenz' anmeldelse af betænkningen findes i Ingeniøren nr. 73, 1916. Mødet i Dansk Ingeniørforening med debat om betænkningen blev udsendt som et særtryk af Ingeniøren nr. 48 og 59, 1917.

Lov om havne ved Hirtshals og Hanstholm

Dansk Fiskeritidende fulgte fortsat sagen med stor opmærksomhed og refererede flittigt fra Rigsdagens debatter. Lovforslaget kan findes i Rigsdagstidende, tillæg A, 4471 og B, 41251. Debatterne findes i Folketingstidende og Landstingstidende, 1916-17.

Susanne Fibiger: Fibigers Havn, Historisk Årbog for Hirtshals, 2005, har en gennemgang af hele optakten til havneloven, der inddrager kilder fra Fibiger-familien og desuden en beretning af Jens Sørensen Vanggaard fra 1917. Desuden citerer artiklen en erindring af Jens Hassing-Jørgensen fra 1948 vedr. hans ændrede holdning til vestkysthavnesagen.

J. S. Vanggaard, 1945: Oplevelser, Mennesker, Synspunkter, rummer (s.373ff) et afsnit om hans politiske aktivitet i forbindelse med Hanstholm og Hirtshals havne.

Thisted Amts Tidende refererer omhyggeligt Folketingets og Landstingets debatter om havnelovforslagene og kæder disse debatter sammen med de parallelle forslag om jernbanelove. Men hverken Thisted Amts Tidende eller de to andre lokale aviser kommenterer vedtagelsen af loven om havne i Hirtshals og Helshage.

Havnen der blev væk

Florian Martensen-Larsen, 1992: Hanstholm Havn tilbyder et godt overblik over havnebyggeriets udvikling med præcise henvisninger til de gentagne behandlinger af havnebyggeriet i Folketinget. Her anføres det, at trafikminister Friis-Skotte søgte at fjerne bevillingen fra finanslovforslaget i 1923. Det må imidlertid være 1924. Regeringen Stauning, som han var medlem af, blev først dannet i april 1924. Det drejer sig derfor om finanslovforslaget for 1925/26, der blev fremlagt i november 1924.

Høje herrer

Et omfattende landinspektørarkiv, afleveret til LATK, rummer væsentlige kilder med relevans for ekspropriationsforretningen 1917-22. Det gælder Axel Meldals opmålinger, udskrifter af kommissionens forhandlingsprotokol og fortegnelse over de berørte ejendomme. Det nedsatte administrationsudvalgs arkiv befinder sig i Rigsarkivet, Trafikministeriet, 1406, diverse materiale vedr. Hirtshals og Hanstholm, 1923-1946.

Det tidlige forsøg på jordspekulation er behandlet i Thisted Amts Tidende 24.06.1916.

J. N. Christensen, 1969: upubliceret erindring beretter om de forsømte huse. Cl. Brunsgaards vurdering kommer til udtryk i Dansk Fiskeritidende, 1924, s. 48ff.

Johan Galsters erindringer findes i Jul i Thy, 1982. Skibsreder A. O. Andersens gule villa er omtalt i Thisted Amts Tidende 24.06.16.

Vandbygningsvæsenet sættes fra bestillingen

Sagen er behandlet i Susanne Fibiger, 2005: Fibigers Havn, Historisk Årbog for Hirtshals. Desuden i Jens Sørensen Vanggaard,1945: Oplevelser, Mennesker, Synspunkter. Lokale folketingsmedlemmer rykkede jævnligt ministeren for svar på, hvorfor der ikke skete noget, f.eks. redaktøren af Morsø Social-Demokrat, Chr. Haurum, refereret i Thisted Amts Tidende, 23.11.21.

En fremtidsby
Bertel Budtz Müllers fremtidsvision blev publiceret i Dansk Familieblad, 9. august 1928.

Dansk byplantraditions udvikling er behandlet i Arne Gaardmand, 1993: Dansk byplanlægning, 1938-1992. Her er også en illustration af den tilsvarende byplankonkurrence for Hirtshals. Hele processen frem mod en byplan for fremtidens Hanstholm er gennemgået i kommissionsbetænkningen: Plan til en by ved Hanstholm, 1927, udgivet af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder 1. maj 1923 nedsatte kommission. Niels Smed Søndergaards konkurrencebidrag og i øvrigt en lang korrespondance om bedømmelseskriterierne og bedømmelsesudvalgets sammensætning i Landinspektørarkiv i LATK. Desuden er konkurrencen behandlet i artikel ved Stein Christensen i Byplan 1958, s.100ff. Korrespondancen mellem landinspektør Axel Meldal og sognerådet for Ræhr, Hanstholm og Vigsø Kommune findes i Administrationsudvalgets arkiv. Rigsarkivet, Trafikministeriet, diverse materialer vedr. Hirtshals og Hanstholm 1923-1946.

'Vi protesterer'
Et stort antal indlæg i debatten om havnebyggeriet er gengivet i Niels Smed Søndergaard, 1925: Hanstholm (Helshage) Fiskerihavn. Vi protesterer… Her er protestadresserne med alle underskrevne navne også gengivet. Dansk Fiskeriforenings ekstraordinære landsmøde 22.11.24 og en række tilhørende debatindlæg er gengivet i Dansk Fiskeritidende, 1924, s.487ff.

Tømmerkister søsættes
Der blev ført en omhyggelig dagbog over udsættelsen af de første tømmerkister. Den findes i Landsarkivet for Nørrejylland, TTVA-006, 1912-1952, anlægssager. Her findes også rapporter over arbejdet på vestmolen frem til 1941 samt Vandbygningsvæsenets forberedelser med hensyn til østmolen og kanalprojektet. Endvidere korrespondancen med fiskerne vedr. bortskæring af kystlinjen. En præcis og omfattende reportage fra byggepladsen blev leveret – under mærket holmbo – i Thisted Amtsavis 17.02.38.

Randers Amtsavis interviewede Jørgen Fibiger om byggemetoder m.v. i 1930. Gengivet i Dansk Fiskeritidende 1930, s.350ff.

Den første sænkekasse - eller tømmerkiste - blev udsat i 1926. Det fremgår af 'Dagbog over Nedsænkningen af de første Sænkekasser på Vestre Mole i Hanstholm'. Foruden beskrivelse af selve forløbet og den tekniske side af den efter tidens forhold omfattende 'operation', bliver man klog på vind, vejr og temperaturer netop dén dag. Vejret var klaret op - det havde ugen forinden været ret blæsende. Og så er der datoen: 'Tirsdag den 11. maj 1926 kl. 2 eftermiddag'.

Karen Aaberg gemte kobbersømmet i en skuffe og glemte alt om det, indtil hun en dag mange år senere stødte på det under oprydning. Og meget var sket i mellemtiden: "Fibigers moleværker var faldet sammen af forsømmelse, havnesagen havde været droppet, men var taget op igen, og nu stod jeg så med et søm i hånden, et søm der ligesom havde fået symbolsk værdi", fortalte hun i 1972 til Thisted Dagblads lokalredaktør i Hanstholm, Knud Erik Nielsen. Dette symbolske søm indgår i en større historisk sammenhæng i en artikel om Hanstholm Havn i Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 2011: "To gange Hansen og et søm".

Trafikminister Friis-Skottes besøg i 1934 er behandlet i Aalborg Stiftstidende 19.06.34.

Det afsluttende arbejde på vestmolen er fyldigt omtalt i Thisted Social-Demokrat 10.06.41.

Skarp kritik
I juni 1936 gennemførte redaktør H. C. Ulkær et portræt-interview af Jørgen Fibiger. Det fandt sted i administrationsbygningen i Hanstholm: Berlingske Tidende 20.06.36. Vandbygningsingeniør August Poulsen publicerede sin kritik af havnebyggeriet i en række artikler i tidsskrifter og dagblade. Hele hans argumentation er sammenfattet i A. Poulsen, 1932: Hanstholm Havn bør ikke fuldføres. J. G. Pinholt udtrykte sig tilsvarende i adskillige medier, herunder flere større artikler i Dansk Fiskeritidende, bl.a. 1926, s.150ff.

Redaktionen af denne bog har bedt en erfaren havneingeniør, fhv. havnedirektør ved Aarhus Havn, Kaj Smith, tidligere an-

sat ved havnebyggeriet i Hanstholm, om at forholde sig til de faglige argumenter i August Poulsens kritik. Helt grundlæggende er det Kaj Smiths opfattelse, at de havnekonstruktioner, der var grundlag for loven i 1917, "viste sig ikke at være stærke nok til Vesterhavets bølgepåvirkning, ligesom udformningen af Hirtshals og Hanstholm havne ikke i tilstrækkelig grad sikrede ro i havnebassinerne." Til gengæld må begge havne – vurderet fra nutiden – betragtes som successer, der i høj grad har bidraget til udvikling på vestkysten. Selve tømmerkistekonstruktionen var i orden efter den tids standard, men det var meget uheldigt, at man slækkede på bl.a. brugen af hårdt træ. Udgifterne til vedligeholdelse blev uforholdsmæssigt store.

Kaj Smith giver August Poulsen ret i, at det var en meget uklog handling af ministeren at fjerne arbejdet helt fra Vandbygningsvæsenet. Alternativt kunne ministeriet have sikret sig en stærkere styring af Vandbygningsvæsenets arbejde med projekterne. Tilsvarende finder Kaj Smith det 'uforståeligt', at ministeriet accepterede, at arbejdet blev udført uden licitation. Derved mistede man den afgørende økonomiske styring. De betydelige budgetoverskridelser ville i vore dage med garanti føre til en særlig kommissionsundersøgelse. Spørgsmålet om ansvaret for tilsanding af havnene – især et problem i Hirtshals – kan være vanskeligt at afgøre, da man simpelthen ikke havde forskningsbaseret viden før professor Helge Lundgrens banebrydende forsøg i 1950erne.

Blandt de ivrige fortalere for havnen finder man Bertel Budtz Müller i Social-Demokraten 06.10.32 og Thomas Olesen Løkken i Politiken 10.05.30.

Fhv. trafikminister Hassing-Jørgensens kritik af havnesagens udvikling er fremsat i Rigsdagen, her gengivet efter Thisted Amts Tidende 08.02.43.

Limfjordskanal

Thyborøn Havns udvikling er udmærket belyst i Ellen Damgaard og Poul H. Moustgaard 1979: Thyborøn mellem hav og politik. Desuden er hele spørgsmålet om Thyborøn Kanals fremtid behandlet af Christian Ringskou: Thyborøn Fri i Fra Løgstør til Thyborøn – den regulerede Limfjord, 2009. Hele den omfattende og meget lidenskabelige debat om en evt. lukning af Thyborøn Kanal og samtidig bygning af en alternativ Limfjordskanal ved Hanstholm kan følges i en mappe i udklipssamlingen, LATK 69.51. Jørgen Fibigers plan om en kanal fra Hanstholm til Lønnerup kom første gang til udtryk i et interview med Aalborg Stiftstidende 02.01.33.

En brat afslutning

Folketingsmedlem Vilhelm Fibigers tale i Folketinget om 'Hanstholmskandalen' er gengivet i Thisted Amtsavis 10.02.40. Cl. Brunsgaards iagttagelser i Hanstholm kan læses i Clemmen Brunsgaard, 1995: Krigsdagbog.

Ingeniørrapporten over bygning af molehovedet er i Landsarkivet for Nørrejylland, TTVA-006, 1912-1952, anlægssager.

Trafikminister Gunnar Larsens mere optimistiske meldinger om havnebyggeriet fører til en række artikler i den lokale presse, Thisted Amtsavis 23.11.40, 28.04.41. Thisted Amts Tidende 13.07.41. Den kritiske August Poulsen kom også på banen igen, Thisted Amtsavis 13.09.41.

I slægt med Vesterhavet

Kapitlet om ingeniør Jørgen Fibiger er skrevet med kilder i de mange portrætter, der er blevet tegnet af den fremsynede havnebygger i samtidens lokale og landsdækkende aviser. Fibiger var en kendt mand i den brede offentlighed, og læser man i dag artiklerne, der fik lov at brede sig over både halve og hele sider, får man indtryk af et større rykind af pressefolk, når Fibiger forlod residensen i Hirtshals og slog sig ned i administrationsbygningen i Hanstholm, hvor han i perioder boede med sin familie. Fibiger repræsenterede 'det moderne', selve 'fremskridtet', og hvem ville ikke gerne høre om det? Jo, der var modstandere af det vidtløftige i havneprojektet på den jyske vestkyst. Og af Fibiger. De fik så svar på tiltale af Fibiger selv og de forbavsende mange i pressen, der talte hans sag. Baggrundsstoffet om Fibigers person og de faktuelle forhold omkring selve havnebyggeriet findes i et arkiv, som tidligere museumsleder i

Hanstholm, Hanne Mathiesen, har efterladt og som i dag befinder sig på LATK (Hanstholm Havn D3 2007245).

Jørgen Fibiger mente sig portrætteret af forfatteren Jacob Paludan, der i 1925 udsendte romanen Fugle omkring Fyret om et havnebyggeri på vestkysten og konsekvenserne, når man i 'fremskridtets navn' sætter sig op mod 'naturens kræfter'. Fibiger-Paludan-sagen er omtalt i en artikel i Thisted Dagblad 19. november 1969 – dagen efter en radioudsendelse om Fibiger, Paludan og havnen i Hanstholm.

Forfatter, kunstformidler m.m. R. Broby-Johansen udgav i 1978 på forlaget Hamlet: Med Broby i Vendsyssel og Hanherrederne. I 1980 fulgte Med Broby i Nordvestjylland, Thy og Hardsyssel. De to bøger er led i en række, der beskriver kunst og kultur i alle egne af Danmark ud fra en personlig og meget underholdende synsvinkel. Forfatteren karakteriserer selv bøgerne som 'kunstvejvisere'. Det er den brede pensel, beskrivelserne farves med. Det gælder også omtalen af forfatteren Bertel Budtz Müller og Jørgen Fibiger. Billedhuggeren Johan Galster bemærker i Jul i Thy, 1982, at Broby gør 'meget stads' af Budtz Müller. Galster og den 10 år ældre Budtz Müller kendte hinanden fra både Thisted og Hansted. I Hansted havde familierne fælles sommerhus. Johan Galster var i 1948 kunstneren bag et minderelief på kirkegården i Hvidovre over forfatteren til 'thybohistorierne' og en stor samling skuespil, hvoraf de færreste fandt vej til en scene.

Historikeren Michael F. Wagner udgav 2006 'Ingeniøren som helt' (Historiestudiet, Aalborg Universitet). Han fortæller om det 'moderne gennembrud' i sidste tredjedel af det 19. århundrede og den 'fremskridtsoptimisme', hvor tidens videnskabsmænd og ingeniører spillede betydelige roller i den offentlige bevidsthed dvs. tidens bøger, aviser og tidsskrifter. Sådan som det også senere blev tilfældet med havnebyggeren fra Hirtshals og Hanstholm, Jørgen Fibiger. Første Verdenskrig ændrede dog på tingenes tilstand og troen på 'fremskridtet'. Wagner sætter virkelighedens Hanstholm over for romanen Fugle omkring Fyret, der havde udgangspunkt i Fibigers havneprojekt. "Fortællingen om teknikken havde endelig mistet sin uskyld", konkluderer forfatteren i 2006. I virkelighedens verden – i det gamle fiskerleje i Hansted – så man i flere årtier anderledes på sagen og ærgrede sig over, at havneprojektet ikke kom ud af stedet.

Den mest omfattende beskrivelse af Jørgen Fibiger som menneske og havnebygger står et barnebarn for. Susanne Fibiger gennemgår 2005 i en artikel i den lokalhistoriske årbog i Hirtshals Fibigers Havn. På baggrund af et omfattende familiearkiv tegnes et spændende billede af 'et menneske med stor karisma, der i sit væsen virkede meget overbevisende.'

Fra Hansted til Hanstholm

Clemmen Brunsgaards artikel om Hanstholm blev bragt i Dansk Fiskeritidende, 1924.

Grundlæggende data om befolknings- og byudvikling kan hentes i Trap Danmark, 1924, 4. Udgave, suppleret med folketællingerne 1901 og 1930.

En forfatter kommer til Hanstholm

Beretningen om 'ung forfatter kommer til Hanstholm' (forfatteren Jacob Paludan og thyboen Eric Conradt-Eberlin) er fra Henrik Oldenburg, 1984: Jacob Paludan. Historien om et venskab. Det er en historie om en forfatter og hans dæmoniske ven, hvis veje fører til kroen i Hansted – og for forfatteren til et gennembrud i den store offentlighed. Eberlin havde en væsentlig andel i romanen Fugle omring Fyret, som han leverede stof til ... mod betaling. Der skulle vise sig at blive et afhængighedsforhold mellem stofleverandør og forfatter med konsekvenser. Det var en 'arbejdsdeling', der begyndte flere år tidligere, og som Henrik Oldenburg er på sporet af. Det er en levende fremstilling af, hvordan litteratur bliver til og samtidig et bidrag til den lokale historie. En sjælden kombination og gennemført med stort udbytte for læserne af Jacob Paludans forfatterskab og lokalhistorisk interesserede i Thy. Jacob Paludans gensyn med Hanstholm i 1928 er behandlet i et essay: En stemning fra Hanstholm i Jacob Paludan, 1953: Fremad til nutiden.

Statens huse
Statens forvaltning af de eksproprierede arealer kan følges i arkivet efter administrationsudvalget vedr. statens arealer ved Hirtshals og Hanstholm, 1923-1959, Rigsarkivet 1406.

De hvide huse
Mellemkrigstidens byggeri i Hanstholm er grundigt registreret i Fredningsstyrelsen, 1983: Registrering af bevaringsværdier i Hanstholm by.

I sognerådet
Sognerådets virke kan følges gennem forhandlingsprotokol for Ræhr-Hansted-Vigsø 1901-1934, Landsarkivet for Nørrejylland, LK 104. Desværre er protokollen for tiden efter 1934 tilsyneladende ikke bevaret.

Marius Madsens erindring om arbejdet i sognerådet findes i Thisted Dagblad 27.05.70.

Et sognerådsvalg
Valget til sognerådet i 1933 er belyst gennem Thisted Social-Demokrat og Thisted Amts Tidende, 27.02.33, 04.03.33 og 06.03.33.

En væsentlig kilde til sognerådsformand Anton Jensen er nekrolog i Thisted Amts Tidende, 12.06.48.

Arbejdsmænd i fagforening
I arkivet for Dansk Arbejdsmandsforbund og SID, Hanstholm, LATK, befinder sig medlemsprotokol og materiale vedr. a-kassen for årene efter fagforeningens oprettelse i 1926. Desuden interview med Marius Madsen i Thisted Dagblad, 29.03.76.

Generalforsamling i Hansted-Ræhr-Vigsø Sygekasse er refereret i Thisted Social-Demokrat 06.03.33.

Afholdsbevægelsen og kroen
Kampen om spiritusbevilling til Hansted Kro kan følges i Thisted Amts Tidende 09.03.33 og Thisted Social-Demokrat 09.03.33, samt 11.03.33 og 17.03.33. Thisted Social-Demokrat er kort i mælet og i en toneart, der ikke er fri for at være lidt sarkastisk.

Den revolutionære
Kilden til historien om forfatteren (og thyboen) Bertel Budtz Müller er i første række det omfattende arkiv om den 'revolutionære' thybo, der er opbygget i forbindelse med forskningsprojektet omkring havnen i Hanstholm, hvor Budtz Müller dukker op i slutningen af 20erne som nabo til havnebyggeriet. Dette arkiv befinder sig på LATK.

Hanstholm-dilettanterne
Hanstholm-dilettanterne har efterladt sig et fyldigt arkiv, ikke mindst knyttet til deres optræden i radioen i 1937. Dertil kommer forhandlingsprotokollen for Hansted Foredragsforening, LATK.

Bolden der blev borte i blæsten
Historien om idrætslivets udvikling i mellemkrigstiden er behandlet i Henrik Gjøde Nielsen, 1994: Sportens Spor, gymnastik- og idrætshistorie fra Viborg Amt. Desuden Hanstholm Idrætsforening 1920-1980, 1980 og Hanstholm Idrætsforening 1920-1995, 1995. Bestyrelsens forhandlingsprotokoller m.v. befinder sig på LATK.

Mehr, Jens Degn og lille Ove
De tre anvendte erindringer om livet på holmen i mellemkrigstiden er Ludwig Mehr, 1953: Livet på Hanstholm, Jens Nicolaj Christensen: Havnen, upubliceret manuskript i LATK, samt Ove Pedersen, 2005: En purk fortæller. Af samme forfatter artikel i Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1999. Pastor Mehrs ansættelse og indsættelse i embedet er behandlet i Thisted Amts Tidende 27.02.35 og 11.03.35. I øvrigt bygger portrættet af pastor Mehr og hans familie på oplysninger fra familien i USA.

I krigens skygge

Historien om søminerne baserer sig på artikler i Social-Demokraten, 1939.

Besættelsen
Beskrivelsen af begivenhederne i besættelsens første dage baserer sig overvejende på en række vidnebeskrivelser, herunder de næsten samtidige Clemmen Brunsgaard: Krigsdagbog (1995) og Lud-

vig Mehr: Livet på Hanstholm (1953). Desuden de i teksten nævnte interviews, alle indsamlet af Museumscenter Hanstholm 1997-2012. Evald Harbo, interview med Uffe Bregendahl, TV2/Midtvest, 2008.

Oplysninger om øvrige indkvarteringssteder: Rigsarkivet, Fyrdirektoratet, pk. D.721, j.nr. 123/1940. Vandbygningsvæsenet, G.XIV pk. 1. Niels T. Søndergaard: Bakken (2003) s. 42 (Ræhr skole).

De første kanoner

Jens Andersen: De første tyske kanoner på Hanstholm. Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1998 samt dokumenter i Bundesarchiv/Abteilung Militärarchiv i Freiburg (pk. RM 45 III/42).

Besættelsen bliver hverdag

Jens Andersen: Atlantvolden – fra Agger til Bulbjerg (1998).

Fiskeriets vilkår under krigen

Den generelle fremstilling af fiskeriets vilkår baserer sig på Alan Hjort Rasmussen: Det er nødvendigt at sejle … Nordsøfiskeriet under 2. Verdenskrig. (1980).

Episoderne med den tyske opsynsmand stammer fra pastor Mehr. Oplysninger om antal både og deres størrelse stammer fra et brev fra fiskeribetjenten 4.11.42 i Thisted Amts arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6412). Oplysningerne om fiskeres og fiskeopkøberes indtægter stammer fra Thisted Amts opgørelser i forbindelse evakueringen 1942/43 (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6404 og B2-6412).

Endnu et storbyggeri

Optakten til byggeriet af 38 cm-batteriet og dets tekniske udformning baseres på Jens Andersen: Atlantvolden fra Agger til Bulbjerg (1998) og Tysk invasionsforsvar i Danmark 1940-45 (2007).

Fra dansk side kan udviklingen følges via dokumenter i Thisted Amts arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6409). Overførslen af arbejdere til havnebyggeri omtales i Social-Demokraten 13.12.1945, 5.1.1946, 22.1.1946.

Skydning med de store kanoner

Rapporterne om prøveskydninger findes i militærarkivet i Freiburg (pk. RM 45 III/346); Skadesrapporterne fra skydningen i Thisted Amts arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6410).

'Værnemagtskonjunkturen'

Den økonomiske udvikling på Hanstholm er dokumenteret med skattelister for kommunen. Disse omfatter alle skatteydere men angiver kun den betalte skat - ikke den faktiske indtægt. Amtets udredninger som forberedelse til evakueringen giver imidlertid oplysninger af denne karakter, omend ufuldstændige. En ukomplet fortegnelse over skatteydere findes i amtets arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6412) og kan suppleres med skemaer for erstatninger (pk. B2-6404).

Livet med tyskerne

Palle Roslyng-Jensen giver i Danskerne og Besættelsen (2007) en generel beskrivelse af danskernes forholden sig til besættelsen og besættelsesmagten, herunder også ved vestkysten, baseret på en omfattende gennemgang af danske og tyske kilder.

Ebba D. Drolshagen: Der freundliche Feind – Wehrmachtssoldaten im besetzten Europa. Augsburg, 2009.

Samtaler med Grethe og Knud Frost, 2003 og 2005 (MCH 2146).

Petrine Præstegaards beretning stammer fra et interview i Thisted Dagblad, 1975.

Beretningen fra Niels T. Søndergaard, 1980, suppleret med telefonsamtaler 2013.

Historien om Søren Pedersen baseres på Mehrs Livet på Hanstholm (s. 47); J. N. Christensen har i sit manuskript (s.105) en lidt afvigende udgave af historien.

Episoden med den forsvundne bajonet er beskrevet fra tysk side i et manuskript: "Das verschwundene Seitengewehr und eine handgreifliche Belehrung", som var tænkt til trykning i et tysk soldaterblad (BA-MA, RM 45 III/44). Fra dansk side findes en omfattende dokumentation i Landsarkivet for Nørrejylland, Thisted Politi, sag IV/73-1941.

Dokumentation af sager om konflikter mellem tyske soldater og danskere findes i Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B834-

7337: Thisted Politi - Indberetning til Statsadvokaten for særlige Anliggender. B834: Thisted Politi, Hovedjournaler 1940-43.

Tysk invasionsangst
Den strategiske situation og de tyske modforholdsregler baserer sig på Jens Andersen: Tysk invasionsforsvar 1940-45 (2007).

De tyske dokumenter om rømningen af de fire første huse findes i militærarkivet i Freiburg (pk. RM 45 III/346); de danske i Thisted Amts arkiv (LA, Vib. B2-6410).

Udviklingen af det civile beredskab på Hanstholm kan følges i samtidige artikler i de lokale dagblade (Social-Demokraten 12.1.1942, 20.1.1942, 20.4.1942, 23.6.1942. Thisted Amts Avis 18.6.1941, 22.7.41, 2.9.41, 10.3.1942, 18.4.1942, 12.6.1942, 22.6.1942. Thisted Amts Tidende 13.1.1942, 10.3.1942, 20.4.1942, 23.6.1942, 25.6.1942).

Andre evakueringer
H. F. Ambachtsheer: Van verdediging naar bescherming – De Atlantikwall in Den Haag. Den Haag, 1995.

Bart van der Boom: Den Haag in de Tweede Wereldoorlog. Den Haag, 1995.

Den gode kommandant
Dr. Crügers historie er skrevet på grundlag af korrespondance med og materiale modtaget fra sønnen, Dr. Gerd Crüger, 2001ff., herunder udtog af tjenestepapirer og en beretning fra overklitfoged Axel Rasmussen fra 1948 (MCH 2044).

Henrettelsen af Kurt Schinek
Den korte version af Kurt Schineks historie fortælles af Steven R. Welch i: Mischling Deserters from the Wehrmacht, Leo Baeck Yearbook 44 (1999), s. 273-324. I miltærarkivet i Freiburg findes et læg på 136 sider med afhøringer, domfældelse og henrettelse m.m.

Tysk ønske om evakuering
De tidligste danske oplysninger om tyske planer om en evakuering findes i Rigsarkivet, Justitsministeriets 3. kontor, J. nr. 1546/1942: et udateret notat af Eivind Larsen og referat v. Arne Dahl 20.6.42.

Kilder til forhandlinger mellem de danske og tyske myndigheder – og disses respektive interne overvejelser - findes i Thisted Amts arkiv i pakken B2-6412 og UM 84D3c, og i Bundesarchiv/Abteilung Militärarchiv i Freiburg i pakkerne RM 45 III/48 og /346.

Oplysningerne om standsningen og genoptagelsen af havnebyggeriet er hentet i Rigsarkivet, Udenrigsministeriets arkiv, j.nr. 84.J.57.

Presset på især bønderne på holmen pga. den øgede byggeaktivitet i sensommeren 1942 er dokumenteret i amtets arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6412) i form af en række politirapporter og klagebreve samt Crügers brev fra 9.9.42.

Delvis evakuering
Dokumentation for forløbet i forbindelse med kravet om og gennemførelsen af den delvise evakuering findes i Thisted Amts arkiv i Landsarkivet for Nørrejylland (pk. B2-6412).

Tyskerne bliver stålsatte
De tyske dokumenter vedr. de nye krav og forhandlinger med danske myndigheder herom findes i militærarkivet i Freiburg (pk. RM 45 III/49). Den danske side kan følges i Thisted Amts arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland,, B2-6411) og i Rigsarkivet, Udenrigsmininisteriet, j.nr. 84D3c.

Evakueringen effektueres
Thisted Amts arkiv, Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6412. Heri findes bl.a. Kriegsverwaltungsrat Sunds 13 sider lange „Bericht über die Durchführung der Evakuierung von Hansted" fra 1.5.43. Samme sted findes amtets korrespondance med indenrigsministeriet og andre danske myndigheder.

Holmboernes mistro til den tyske deltagelse i forhandlingerne er bl.a. dokumenteret i et brev aftryk i Bent B. Anthonisens Hanstholmfæstningen (1985) s. 95 og J. N. Christensens manuskript.

Takten af afviklingen af Hansted kan overraskende nøje følges i de lokale dagblade: Social-Demokraten 29.1.1943, 2.2.1943, 18.2.1943, 25.2.1943, 27.2.1943, 9.3.1943, 15.3.1943, 17.3.1943, 18.3.1943.

Thisted Amts Avis 19.1.1943, 16.3.1943. Thisted Amts Tidende 20.1.1943, 1.2.1943, 26.2.1943, 27.2.1943, 17.3.1943.

Evakueringen er omtalt i de illegale blade "De Frie Danske", nr. 2, december 1942, s. 7 og "Frit Danmark" , nr. 10, 1. årg., feb. 1943, s. 12 (www.illegalpresse.dk).

Genhusning af holmboerne
Beskrivelsen af Amtets overvejelser omkring genhusning af holmboerne og gennemførelsen baserer sig på amtets arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6411 og B2-6412).

Baraklivet
De fysiske forhold i baraklejrene, takten i udbygningen og administrationen af disse samt Egedorfs og Eilskov Jensens svar på kritikken findes i amtets arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6411).

Læserbrevet "Lejrlivet i Ræhr" blev aftrykt i Social-Demokraten 28.4.43; Førbys "Utætte Barakker til Hanstholmboerne i Hirtshals" i Thisted Amts Tidende samme dag.

Rigmor Lynge blev interviewet i Hirtshals af Ernst Christoffersen i 1981.

Huslejefejde
Huslejefejden kan følges nøje fra myndighedernes synspunkt i amtets arkiv (Landsarkivet for Nørrejylland, pk. B2-6211), men også i artikler i Thisted Amts Tidende fra 4.10.1943, 7.1.1944, 10.1.1944.

Holmboernes synspunkter fremkommer i disse kilder kun på anden hånd eller meget kort refereret – det længere citat stammer således fra et noget senere læserbrev fra Social-Demokrat, 22.11.1945 (forkortet version også bragt af Thisted Amts Tidende).

Traktaten med de 337 underskrifter til indenrigsministeren er citeret efter J. N. Christensens manuskript.

Lukket land
Oplysningerne om aktiviteterne omkring havnen findes i Rigsarkivet, Udenrigsministeriet, j.nr. 84.J.57.

A.S. Møller: Beretning om Generalkommandoens Efterretningstjeneste, nordjyske afsnit 1944/45 (1985).

Befrielsen
Udskrifter af interviews med Kamma Jeppesen og Evald Harbo, 2008 ved Uffe Bregendahl, TV2/Midtvest.

Fæstningen efter 1945
Overvejelserne om brugen af 38 cm kanonerne omtales i Palle Bolten Jagd (Red.): Danske forsvarsanlæg, bd. III.: efter 1932. (1984), s. 44-45.

Forløbet af skrotningen af kanonerne følges gennem lokale dagblades omtaler i årene 1951-52: Social-Demokrat 18.7.1951, 9.8.1951, Thisted Amtsavis 8.8.1951, Thisted Amts Tidende 23.11.1951, 4.9.1952, 18.10.1952.

Omfanget af Søværnets brug af områder på Hanstholm fremgår af en situationsplan fra 1952 i Thisted Amts arkiv (pk. B2-6418).

Det danske forsvars brug af anlæggene er beskrevet på baggrund af en række beretninger og notater fra samtaler med en række danske militærpersoner, som har gjort tjeneste i Hanstholm:

MCH 2087 - Eigil Mørkboe, tjeneste som minemekaniker ved Søværnet i Hanstholm i 1953-59.

MCH 2088 - Asger Jensen, tjeneste som chauffør ved Søværnet i 1960erne.

MCH 2104 - Chr. Kousdal, rydning af minedepot Hansted 1966/67.

MCH 2418 - Jørgen Ole Dancker-Jensen, tilsynsførende for forsvarets bygningstjeneste i Hansted, 1952-64.

Egon Rasmussen berettede i 2003 om arbejdet som civil vagt (MCH 2161).

Venteposition

Dansk presse var meget optaget af Hanstholm i de første måneder efter befrielsen. Det gælder f.eks. Berlingske Tidende, 25. og 28.05.45, Politiken 17.05 og 01.06.45, Jyllands-Posten 10.06.45. De lokale aviser var naturligvis også stærkt til stede: Thisted Social-Demokrat 25.05.45, Thisted Amtsavis 24. og 29.05.45, Thisted Amts Tidende 24.09.45.

Eksplosionen i Gamle Lines hus kan følges i den lokale presse, bl.a. Thisted Amtsavis 27.09.45.

Et amputeret fiskerleje
Administrationsudvalget vedr. statens arealer i Hirtshals og Hanstholm, Trafikministeriet, Rigsarkivet 1406: Udvalget behandler en række sager vedr. genhusningen af beboerne, istandsættelsen af boligerne og den senere administration

af dem. Desuden er der materiale vedr. Meldals reviderede byplan fra 1949. Det samme gælder mere og mere påtrængende problemer omkring vandforsyning og kloakering.

Hanstholm Lejerforenings protokol befinder sig på LATK og giver et indblik i de evakueredes krav og overvejelser.

Sognerådets forhandlingsprotokol for perioden efter 1945 lader sig desværre ikke opspore. Thisted Amts arkiv er ikke undersøgt i denne sammenhæng, men vil på grund af amtmand Egedorfs centrale rolle i evakueringssagen uden tvivl rumme væsentlige kilder.

Afviklingen af fæstningsanlæggene kan følges i forskellige aviser, bl.a. Thisted Amtsavis 08.08.51 og 23.11.51. En retrospektiv artikel i Aalborg Stiftstidende 17.12.72 peger vist nok for første gang på muligheden af at oprette et bunkermuseum.

Holmboernes tilbagevenden i maj 1946 blev fulgt af de lokale aviser, bl.a. Thisted Amts Tidende 01.05.46.

Thisted Social-Demokrat 21.10.50 rummer en omfattende og velskrevet reportage fra det genetablerede fiskerleje.

J. N. Christensens manuskript: Havnen, 1969, rummer en række iagttagelser fra det genåbnede Hanstholm, ikke mindst knyttet til den tilstand, det gamle havneanlæg befandt sig i.

Beplantningen af et grønt bælte til læ for fremtidens Hanstholm er behandlet af overklitfoged Axel Rasmussen i Dansk Skovforenings Tidsskrift XLVI, 1961.

'Porten til et større Danmark'

En central kilde til belysning af udvalgets virksomhed helt frem til 1962 foreligger i form af et samlet kompendium: Hanstholmudvalget af 1946, redigeret af redaktør Kjeld Jensen, 1962, genoptrykt af Viborg Amt 1981. Et eksemplar befinder sig i Fl. Martensen-Larsens privatarkiv (LATK). Kompendiet bygger på den journal, der gennem hele udvalgets virke blev ført over alle aktiviteter med relation til havnesagen. Selve journalen befinder sig formentlig i Thisted Amts arkiv, Landsarkivet for Nørrejylland. Kompendiet rummer detaljerede mødereferater og gengiver en række af udvalgets henvendelser til regering og Folketing.

Marius Madsens privatarkiv befinder sig i privat eje, men har været udlånt til LATK. Det rummer en omfattende korrespondance med en række socialdemokratiske politikere, herunder borgmester Chr. Iversen, Thisted, statsministrene Hans Hedtoft og Jens Otto Krag. Her er også en del korrespondance vedr. beplantningssagen og statistisk materiale vedr. ledigheden i begyndelsen af 1950erne, udarbejdet af amtsarbejdsanvisningskontoret, givetvis på Marius Madsens foranledning.

Hanstholmudvalgets mange aktiviteter kan naturligvis følges i den lokale presse. Der er på LATK en omfattende udklipssamling, gennemført af Thisted Bibliotek. Desuden rummer Thisted Købstads arkiv, LATK, en særlig mappe med en større samling af udklip vedr. Hanstholm-sagen op gennem 1950erne.

Lappeløsning og dødsdom

1948-udvalgets betænkning: Betænkning afgivet af udvalget angående Hanstholm Havn, 18. december 1951, 1952, rummer en gennemgang af havnesagens og fiskerierhvervets historie samt et kapitel om de tekniske problemer ved det allerede udførte havnebyggeri med tilhørende pessimistik og meget ressourcekrævende konklusion.

Fra februar til maj 1952 foreligger en række artikler om kommissionsbetænkningen og politiske reaktioner på den både i den lokale og landsdækkende presse.

Sandets vandring og folkets harme

Kaptajn Søren Bjerregaards bestræbelser på at skabe debat om kommissionsbetænkningens teorier om havstrømme og sandvandring ved Helshage kan følges i en korrespondance med installatør B. Bjerre Christensen, Thisted, der var medlem af Hanstholm-udvalget. Den befinder sig i B. Bjerre Christensens privatarkiv, LATK. Bjerregaards artikler blev publiceret i en række dagblade, herunder Nationaltidende 31.03.52 og Thisted Social-Demokrat 06.05.52.

Dannelsen af det lokale, såkaldt 'mindre pæne Hanstholmudvalg' er behandlet i Thisted Amts Tidende, 03.04.54 og 20.04.54. Udvalget leverede adskillige ar-

tikler til pressen, først og fremmest skrevet af Jens Kirk. Startskuddet var Jens Kirk: Til evig spot, skam og skændsel, Information 03.04.54. Som eksempel kan også nævnes Hanstholm-Havnens historie i Frihed og Fællesskab, nr. 15, 1955.

Centrale personer med tilknytning til kampen for Hanstholm Havn (Portrætteret i Kapitel 9 og 11)

Kai Lindberg: Det er i Den sidste Danmarkshistorie. 57 fortællinger af fædrelandets historie (1996), historikeren Søren Mørch karakteriserer de to socialdemokratiske ministre Johs. Kjærbøl og Kai Lindberg ud fra deres bastante fremtoning på et billede i 1959 på dækket af grønlandsskibet Hans Hedtoft. Året efter fremsætter Kai Lindberg loven i Folketinget, der skaber hjemmel for en fiskeri- og trafikhavn i Hanstholm.

Amtmand H. Egedorf: I bladet Kommunen, 11.02.1960, tegnes et optimistisk billede af en meget udadvendt og foretagsom amtmand, der angiveligt overkommer det utrolige og som har kontakt til alle befolkningsgrupper i Thisted Amt. Det samme indtryk får man af en artikel i Jyllandsposten ti år tidligere (29.01.1950): 'Man må vise sin vilje i praksis'. Anledningen er amtmandens beslutning om at melde sig som menig hjemmeværnsmand. Egedorf trak sig tilbage som 70-årig i 1961 og flyttede til København, hvor han døde fem år senere.

'*Damsgaard* næsten på knæ for at få havn i Hanstholm.' Thisted Amts Tidende portrætterer 7. september 1977 manden bag Kr. Damsgaards Gade på Hanstholm Havn. Den tidligere kirke- og trafikminister fortæller i anledning af havnens ti års jubilæum om dem, der stod forrest i kampen for havnen. Han fæstner sig især ved 'den djærvhed og faste beslutsomhed', som de lokale talsmænd fra Hanstholmegnen var i besiddelse af. Blandt dem, der især i 1950erne var med i første linje, fremhæves Jeppe Kristensen, Chr. Harbo og Anders Præstegaard.

Aquamanileborger: *Claus Sørensen* sikrede med opfindelsen af ophalingsspillet det thylandske kystfiskeri, talte med vægt Hanstholm Havns sag og var den første private, der investerede et millionbeløb på havnen. I 1976 blev han den anden modtager af Aquamanile-prisen. Den har sit navn fra de to fornemme bronzeryttere – såkaldte aquamaniler – som blev fundet i Vigsø 21. juni 1974. Aquamanilerne er formet med hældetud i hestens pande og har været brugt rituelt i middelalderens kirker. Aqua er det latinske ord for vand, og manile betyder kande. (Thisted Amts Tidende 5. juli 1976).

Jens Kirks erindringer Hanegal over lyse sind med undertitlen Erindring og fremsyn udkom på Forlaget i Haarby i 1985. Udover de rene erindringsafsnit rummer bogen digte, som den mangesidede Jens Kirk har skrevet, funderinger over tilværelsens mening og indlæg i den aktuelle debat. Alt sammenfattet i den selvbiografiske ramme. Han skriver i forordet, at det "måske kan have nogen historisk interesse at få nedfældet på papiret, hvorledes en fri bonde, der i sin ungdom har lugtet lidt til videnskaben og har en lille poetisk åre, har oplevet dette forrygende århundrede i barndom, ungdom, uddannelse og ikke mindst som bonde, hvad jeg stadig er og fortsætter med at være til min død". Jens Kirk forstod at skabe debat. Nogen var enige med ham, andre vendte det døve øre til. Men han var ikke til at komme udenom, Thousgaardbonden. Sønnen Tom Kirk, friskole- og højskolemand og dertil bonde som faren, skrev også erindringer (2008): Som jeg husker. Fra et liv med rod i det folkelige, hvori han karakteriserer faren: "Hans trang til at provokere gjorde ham til en omstridt person med fjender og fans – også ud fra hans mange medieudspil."

Redaktør *Kjeld Jensen* og fiskeeksportør *P. Munk Madsens* arbejde i Hanstholm-udvalget af 1946 er omtalt i Thisted Dagblad 8. april 1972. Som en konsekvens af, at Klitmøllerflåden på et tidligt tidspunkt flyttede til Hanstholm Havn, havde Klitmøller Fiskeeksport året forinden afhændet landingspladsens bygninger til Hanstholm Kommune. Da Hanstholm-udvalget blev nedsat, blev Kjeld Jensen og Munk Madsen amtmandens nærmeste medarbejdere: "Vi støbte alle de kugler, som udvalget skød af."

Kjeld Jensens politiske virke er omtalt hos Villy Dall i Den konservative bastion i Thy, 2008 (arkiv.thisted-bibliotek.dk/

artikler) og hos Alfred Bindslev: Konservatismens Historie i Danmark fra 1848 til 1936, bd. III, 1937 samt hos Aksel Møller (red.) Konservativ Ungdom 1904-1944 – omkring en Ungdomsbevægelses Mænd, Midler og Maal.

Kjeld Jensen som centrum i modstandsbevægelsen i Thy under besættelsen er omtalt i Krigsværk, 1982, af Knud Holch Andersen og Orla Poulsen samt af H. C. Toft, modstandsleder i Sydthy og Thyholm, partifælle til Kjeld Jensen, senere MF og minister (se også thyholm.lokalarkiver.dk/toft).

Fire mand frem for en konge

Dette kapitel bygger bl.a. på oplysninger i et omfattende artikelarkiv på biblioteket i Hanstholm. Det indeholder artikler fra lokale og navnlig udenbys aviser og tidsskrifter m.m. om næsten hele det forrige århundredes begivenheder i Hansted og Hanstholm – især koncentreret omkring havnevisioner og havnebyggeri. Alene omfanget af arkivet – det omfatter flere hyldemeter af ringbind – viser den interesse, der har været ud over landet omkring havneprojektet. Når fremtidens historikere skal skrive holmens historie, er dette arkiv blandt dem, de ikke kan komme udenom. En anden kilde til Hanstholms historie fra 1960erne er de udklipsmapper, der udgjorde først Thisted Amts Tidende siden Thisted Dagblads daglige arbejdsarkiv i den nye havneby. Dette arkiv blev sammen med tekst- og billedarkivet fra hovedredaktionen i Thisted overdraget LATK forbindelse med nedlæggelse af redaktionen i Hanstholm og flytningen af avisen fra Jernbanegade til Sydhavnen.

Anders Præstegaard skrev to artikler i Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred: Start fra Vorupør til Hanstholm (1982) og Fiskeri ved Hanstholm – før havnen blev bygget (1983).

H. P. Hammers indsats inden for idrætten er beskrevet i Thy i Bevægelse (2004), der fortæller om idrætslivet i Thy gennem 100 år.

Klimaskifte

Det store protestmøde i Thisted mandag 18.7.55 blev grundigt refereret i de lokale aviser, Thisted Amtsavis, Thisted Amts Tidende og Thisted Social-Demokrat 19.07.55, men vakte også opmærksomhed i andre aviser, f.eks. Aalborg Amtstidende 19.07.55, Frederiksborg Amtsavis 19.07.55 og Politiken 24.07.55.

Hanstholm Avis er kun dateret til oktober 1955. At dømme efter omtale i andre aviser er den udsendt i begyndelsen af måneden. Ifølge formanden for det lille udvalg, Ejnar Christensen, blev den unikke avis trykt i 40.000 eksemplarer.

Da vinden vendte

Mødet med Gustav Pedersen i Thisted lørdag 15.10.55 er grundigt refereret i Thisted Social-Demokrat 17.10.55.

Konflikten mellem Vandbygningsvæsenet og professor Helge Lundgren om modelforsøgenes relevans og trafikminister Kai Lindbergs stillingtagen er dækket i Thisted Amts Tidende 26.10.55 og Politiken 27.10.55. En artikel i Information 28.10.55 belyser de stærkt delte meninger om Hanstholm Havn i alle de store partier.

Helge Lundgrens indledende modelforsøg 'i en kælder på Østervold' kan følges i Social-Demokraten 06.11.55. Reportage fra det nybyggede laboratorium til modelforsøg i Lundtofte i Thisted Amtsavis 06.10.58 og Berlingske Tidende 07.10.58.

Reaktioner på finansudvalgets bevilling af tre millioner kr. kan læses i Politiken og Thisted Amtsavis 18.11.55. Det igangsatte arbejde kan følges i Thisted Amts Tidende 30.06.56.

Det historiske skæbnefællesskab Thyborøn-Hanstholm kan følges i en artikel af Peter Bredsdorff i tidsskriftet Byplan 1958, s. 92. En god oversigt over Thyborøn Havn og Kanals historie kan hentes i Christian Ringskou, Jytte Nielsen og Svend Sørensen (red.): Fra Løgstør til Thyborøn, den regulerede Limfjord, 2008, s. 39-66.

Desuden udsendte Aften-Posten 02.03.57 en særavis om Thyborøn-problemet.

1955-udvalgets resultater er nedfældet i Betænkning om Hanstholm Havn, afgivet 25. september 1959, 1959.

Professor Humlums kritik af planen om at bygge en trafikhavn er refereret i Aften-Posten 23.02.60. A. P. Møllers brev

til statsminister H. C. Hansen er omtalt i et upubliceret manuskript af Kenn Tarbensen: Det multinationale gennembrud. Holdninger til udenlandske investeringer i Danmark 1965-1972. Det omtalte brev findes i Rigsarkivet, Handelsministeriets arkiv, Journalsag 89-61-60.

De forsømte landsdele

Viggo Kampmanns kronik om de forsømte landsdele blev trykt i Dagens Nyheder 16.09.57. 28.10.57 udkom Gunnar Andreasen: Vestjyllands fremtid, en lille pjece på 26 sider, der indledes med et citat af Kampmanns kronik. Pjecen befinder sig bl.a. i Marius Madsens privatarkiv, der er udlånt til LATK.

Splinterny havnelov

Lovforslaget om bygning af Hanstholm Havn blev vedtaget med 135 stemmer og blev i april stadfæstet som lov nr. 173. Fremlægningen af lovforslaget og debatten om det kan følges i Folketingstidende 1959-60, 3070, 3296, 4572, 4699, samt Tillæg A 2971.

Møderne i det nedsatte administrationsudvalg kan følges i Havneudvalgets arkiv, der befinder sig under Trafikministeriet i Rigsarkivet.

Lovens vedtagelse og det forberedende arbejde til det store byggeri blev fulgt med stor interesse af både den lokale og den landsdækkende presse. Hans Kirk og Herluf Bidstrup skrev og tegnede fra Hanstholm i Land og Folk 22.11.59. Den senere filminstruktør Jørgen Vestergaard, der efter læretid på Thisted Amtsavis var journalist på Information, skrev til tidsskriftet Kommunen, nr. 21, 08.10.59 om Fiskerlejet, der venter på havnebyen. Dagens Nyheder skrev 14.02.60 om Byen, der i fyrre år har ventet på sin fremtid. Selve lovforslaget behandles i Thisted Amts Tidende 18.02.60 og 27.02.60. Reportage fra de indledende undersøgelser i Aalborg Amtstidende 03.04.60 og Aften-Posten 09.07.60 og 19.09.60. Desuden Aalborg Stiftstidende 16.07.61, Land og Folk 17.09.61 og Thisted Amts Tidende 30.12.61.

Anvendt litteratur og arkivmateriale

Ambachtsheer, H. F.: Van verdediging naar bescherming – De Atlantikwall in Den Haag. Den Haag, 1995.

Andersen, Jens: De første tyske kanoner på Hanstholm. Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1998.

Andersen, Jens: Atlantvolden fra Agger til Bulbjerg,1998.

Andersen, Jens: Tysk invasionsforsvar i Danmark 1940-45, 2007.

Andersen, Knud Holch og Orla Poulsen: Krigsværk, 1982.

Andreasen, Gunnar: Vestjyllands Fremtid, 1957.

Anthonisen, Bent Bågøe: Hanstholm-fæstningen – Nordeuropas største Fæstningsværk fra 2. Verdenskrig, 1985.

Bech, C.: Arbejdets gang ved læmolerne ved Vorupør og Hanstholm (beskrivelser og tegninger), særtryk af Ingeniøren nr. 62, 1913.

Betænkning afgivet af den af Indenrigsministeriet nedsatte kommission angående en tilflugtshavn og handelshavn i det nordlige Kattegat, 1878.

Betænkning afgivet af den af Indenrigsministeriet nedsatte kommission til undersøgelse af de stedlige forhold med hensyn til anlæg af udførsels- og tilflugtshavne på Jyllands vestkyst, i det nordlige Kattegat og på Bornholm, 1887.

Betænkning om havne- og moleanlæg på Jyllands veskyst, 1900.

Betænkning afgivet af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder 1914 nedsatte kommission vedrørende anlæg af fiskerihavne, 1916.

Betænkning af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder nedsatte havnekommission, 1949.

Betænkning afgivet af udvalget angående Hanstholm Havn. Afgivet 18. december 1951,1952.

Betænkning om Hanstholm Havn afgivet 25. september 1959, 1959 (Betænkning 235).

Betænkning vedrørende Thyborøn Kanal, 1968.

Bindslev, Alfred: Konservatismens historie i Danmark fra 1848-1936, bd. III, 1937.

Boom, Bart van der: Den Haag in de Tweede Wereldoorlog, Den Haag, 1995.

Broby-Johansen, R.: Med Broby i Vendsyssel og Hanherrederne, 1978.

Broby-Johansen, R.: Med Broby i Nordvestjylland, Thy og Hardsyssel, 1980.

Brunsgaard, Clemmen og Henry E. Pedersen: Landet mod Nordvest I-II, 1946.

By ved Hanstholm Havn, dispositionsplan, 1966 (Arne Gaardmand).

Carlsen, C.: Oversigt over undersøgelser og projekteringsarbejder m.m. for et havneanlæg på Jyllands nordvestkyst med en kanalforbindelse til Limfjorden, 1873.

Christensen, Holger m.fl.: Hanstholm år 2000, 2000.

Clausen, H. P.: Hvor længe varede det 19. århundrede kulturelt? Kulturelle, politiske og religiøse bevægelser i 19. århundrede, 1973.

Damgaard, Ellen og Poul H. Moustgaard: Thyborøn mellem hav og politik, 1979.

Dansk Fiskeritidende.

Drolshagen, Ebba D.: Der freundliche Fe-

ind – Wehrmachtsoldaten im besetzten Europa, Augsburg, 2009.

Egedorf, Hans: Thykysten og Hanstholm Havn, Danmark i støbeskeen, II, 1975.

Elklit, Jørgen, Jens Ole Petersen og Orla Poulsen: Valg i Thisted – folketællingsvalglisterne 1892 og 1898, 1987.

Eisenreich, C. P.: Det nørrejyske redningsvæsen, 1927.

Fellow, John: Carl Nielsen. Brevudgaven, bd. 3, 1906-1910, 2007.

Fibiger, Jørgen: Anlæg af havne på Jyllands vestkyst, Ingeniøren 1917.

Fibiger, Susanne: Fibigers Havn i Historisk Årbog for Hirtshals, 2005.

Fogtmann, Chr. P.: Hanstholm Havn blev port til et større Danmark, Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1987.

Gaardmand, Arne: Dansk byplanlægning, 1938–1992, 1993.

Hanstholm Helshage Fiskerihavn – Vi protesterer, 1925.

Hanstholm Idrætsforening 1920-1995, (HIF, 1995).

Hanstholmudvalget af 1946. Duplikeret dagbog over udvalgets arbejde, genoptrykt af Viborg Amtsråd, 1981.

Holm, Poul: Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerak ca. 1550-1914. 1991.

Hvor skal jeg bo i sommer? Illustreret fortegnelse over Badehoteller, Sommerpensionater og Kursteder, 1938.

Jagd, Palle Bolten (red.): Danske forsvarsanlæg i 5000, bd. III: efter 1932, 1984.

Jensen, Kjeld, Richard Hove og P. Munk Madsen: Hanstholm Havnen – hvorfor den bør fuldføres?, 1946.

Jørgensen, Kaare H.: Hanstholm Havn. Planlægning og realisering, set fra en historisk-planlægningsmæssig synsvinkel. Hovedopgave i Landinspektørstudiet, 1976.

Kirk, Jens: Hanegal over lyse sind. Erindring og fremsyn, 1985.

Kirk, Tom: Som jeg husker. Fra et liv med rod i det folkelige, 2008.

Kongerejsen i Jylland, 1908. Website: Jernbanen.dk

Kristensen, Leif og Knud Frydendahl: Danmarks vindklima fra 1870 til nutiden. Havforskning fra miljøstyrelsen, nr. 2, København 1991.

Krogh-Jensen, G.: Den thylandske skudefart, 1967.

Larsen, Aksel: Thyborøn, Agger og Hanstholm, 1946.

Lillebæltsbroen og Hanstholm Havn. Særtryk af Polyteknisk Tidsskrift, årgang 8, nr.1, 1927.

Leegaard & Dall: Med troen som ballast – et hyldestskrift til Vilhelm Fibiger i anledning af Grundlovens 150-årsdag. Det Konservative Folkeparti – Thisted Kredsen, 1999.

Lorenz, G.: Anmeldelse af betænkning om havne i Hirtshals og Hanstholm, Ingeniøren nr. 73, 1916. (Desuden debat i Ingeniøren nr. 48 og 59, 1917).

Martensen-Larsen, Florian: Ulykken på havet, 1973.

Martensen-Larsen, Florian: Hanstholm Havn: en skildring af havnens historie igennem 1000 år, Herning, 1992.

Martensen-Larsen, Florian: Vandringer omkring et fyr: En beretning om Hanstholm Fyr, Thisted 1983.

Mathiesen, Hanne: Blæsten, sandet og bølgerne – om Hanstholm Havns historie.

Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1998.

Meesenburg, H.: Landskab og mennesker omkring Hanstholm, Bygd nr. 1, 1979.

Mehr, Ludwig.: Livet på Hanstholm, 1953.

Mortensen, F. V. og A. C. Strubberg: Dansk Saltvandsfiskeri, 1935.

Müller, Bertel Budtz: Hanstholm Havn, i Dansk Familieblad, 9. august 1928.

Møller, A. S.: Beretning om Generalkommandoens Efterretningstjeneste nordjyske afsnit 1944/45, 1985.

Møller, Aksel (red.): Konservativ Ungdom 1904-1944, 1944.

Mørch, Søren: Den sidste Danmarkshistorie, 1996.

Oldenburg, Henrik: Jacob Paludan. Historien om et venskab, 1984.

Oldenburg, Henrik: Janus fra Thisted, 1988.

Om anlægget af en havn ved Grådybets fastlandskyst, 1866.

Paludan, Jacob: Fugle omkring Fyret, 1925.

Paludan, Jacob: Fremad til nutiden, 1953.

Pedersen, Jørgen: Fiskeren, læreren og folketingsmanden Jens Munk-Poulsen i Historisk Årbog for Thy og Mors, 1972.

Pedersen, Ove: En purk fortæller. Hvad en dreng på 4-5 år oplevede i Hanstholm i 1930erne, 2005.

Petersen, Jørn Henrik m.fl.: Dansk velfærdshistorie, bd. , 1933-1956, 2012.

Pinholt, J. G.: Fra en landsbydegns erindringer, 1945.

Plan til en by ved Hanstholm, udgivet af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder 1. maj 1923 nedsatte kommission, 1927.

Poulsen, A.: Hanstholm Havn bør ikke fuldføres, 1932.

Præstegaard, Anders: Start fra Vorupør til Hanstholm og Fiskeri ved Hanstholm i Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1982 og 1983.

Rasmussen, Axel: Hansted Byplantage. I Dansk Skovforenings Tidsskrift, XLVI, 1961.

Rasmussen, A. Hjorth: Det er nødvendigt at sejle … Nordsøfiskeriet under 2. Verdenskrig, 1980.

Rasmussen, A. Hjorth: Kystfiskeri, landingsplads, havn, Esbjerg, 1972.

Rasmussen, A. Hjorth: Skudefart og Limfjordshandel,1974.

Rasmussen, A. Hjorth: Vi er alle mennesker, 1987.

Registrant over billedhuggeren Anne Marie Carl-Nielsens værker, (Odense Bys Museer), 2010.

Registrering af bevaringsværdier i Hanstholm by. Fredningsstyrelsen, 1983.

Reich, Ebbe Kløvedal: Viljen til Hanstholm, 1981.

Ringskou, Christian, Jytte Nielsen og Svend Sørensen (red.): Den regulerede Limfjord, 2009.

Rigsdagstidende, 1913-14 og 1917.

Roslyng-Jensen, Palle: Danskerne og besættelsen, 2007.

Rüdiger, Mogens: Statens synlige hånd. Om lovgivning, stat og individ i det 20. århundrede, 2003.

Selmer, Bodil: Fyrmesteren. Beretning om et liv på kanten af havet, Chr. Heering 1843-1905, 2010.

Siggaard, Jens: Minder fra Vorupør, i Historisk Årbog for Thisted Amt, 1968.

Sjæk'len, 1989 og 1993.

Skram, A. O. E.: Gennem Hanherrederne og Thy, i M. Galschiøt: Danmark i Skildring og Billeder af danske Forfattere og Kunstnere, bind 1, 1887.

Steensberg, Axel (red.): Dagligliv i Danmark i 19. og 20. århundrede, 1964.

Strubberg, A. C. (red.): Dansk Fiskeristat, 1935.

Svalgaard, Robert: Redningsvæsenet 125 år: 26. marts 1852–1977: Strandinger på kysten af Thy og Vester Hanherred, 1977.

Svanholm, Lise: Damerne på Skagen, 2006.

Søndergaard, Niels T.: Bakken – brudstykker fra mit liv, 2003.

Sørensen, Svend, Flemming Skipper og Kristian J. Kristensen: Thy i Bevægelse, 2004.

Søstrup, Henrik: Dansk hav- og kystfiskeri, 1967.

Thybo, Jens: Kun god er Gud: Skildringer af menighedslivets opvågnen i Thy, bd. 1, 1923 og bd. 2, 1926.

Trap, J. P.: Statistisk topografisk beskrivelse af kongeriget Danmark, 2. udgave 1872-1879, 3.udgave 1898-1906, 4. udgave 1920-1953, 5. udgave 1953-1972.

Tuxen-Andersen, Grete og Alan Hjort Rasmussen: Hverken for ros eller løn – den danske kystredningstjeneste 1852-2002, Kystredningstjenesten, 2002.

Vanggaard, J. S: Oplevelser, Mennesker, Synspunkter, 1945.

Vorupør som stedet for den store fiskerihavn, Verdensspejlet 1907.

Wagner, Michael F.: Ingeniøren som helt, 2006.

Welch, Steven R.: Mischling Deserters from the Wehrmacht, Leo Baeck Yearbook 44, 1999, s. 273-324.

Wentzel, Knud: Rend mig – et essay om tradition, 2011.

Aagaard, Knud: Beskrivelse over Thy, 1802.

Aviser

Berlingske Tidende.
Jyllands-Posten.
Land og Folk.
Politiken.
Social-Demokraten.
Thisted Amtsavis.
Thisted Amts Tidende.
Thisted Social-Demokrat (og Aftenposten).
Aalborg Stiftstidende.

Det har i høj grad lettet brugen af aviser, at der er blevet bevaret omfattende udklipssamlinger med relation til Hanstholm. Den ene samling befinder sig på Thisted Biblioteks afdeling i Hanstholm. Den anden på Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

For perioden 1940-1952 har Besættelsestidshistorisk Selskabs registrering af de tre lokale dagblades artikler om krigstids- og havneforhold desuden været til en stor hjælp. Registreringen er foretaget af Jens Grud Sørensen og Kjeld Starch Lauritsen.

Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune

Peder Bjerregaards regnskabsprotokol over bådelavets fiskeri 1916-1930 og protokol over bådelav, der deltager i ulykkesforsikring omkring 1920. Privateje. Udlånt til Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.
B. Bjerre Christensens arkiv. Korrespondance med kaptajn Søren Bjerregaard og manuskripter til artikler.
Jens Nicolaj Christensens arkiv.
Dansk Arbejdsmandsforbund og SID-Hanstholm. Bestyrelsesmøder, medlemsprotokoller m.v.
Hansted Foredragsforening. Bestyrelsesprotokol og diverse vedr. Hanstholm-dilettanterne.
Florian Martensen-Larsens privatarkiv. Heri kompendium vedr. Hanstholmudval-

gets aktiviteter.
Hanstholm Lejerforening. Protokol og diverse korrespondance.
Hanstedholm Redningsstation 1922-1930.
Marius Madsens arkiv. I privateje. Udlånt til Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.
Arkiv for landinspektør Nellemann m.fl. rummer Niels Smed Søndergaards arkiv. Her er der et omfattende materiale vedr. eksproprieringskommissionens forretninger og Axel Meldals opmålinger. (R 2011150)
Niels T. Søndergaard, Silkeborg, ca. 1980
Julie og Elenius Jensen, Hirtshals, ca. 1980. Lydbånd.
Dietrich Knippenberg, 1958. Lydbånd.
Rigmor Lynge, Hirtshals, 1981. Lydbånd.
Carl og Marie Toft, Hirtshals, ca. 1980. Lydbånd-

Museumscenter Hanstholm

Interviews og vidneberetninger

Christian Christensen, Nykøbing Mors, 2008.
Edith Mikkelsen, Hirtshals, 2008.
Evald Harbo, Hanstholm, 2008.
Hans T. Søndergaard, Thisted, 2008.
Kresten Brogård Pedersen, Hirtshals, 2012.
Knud og Grethe Frost, Randers, 2005.
Kamma Jeppesen, Hanstholm, 2002 og 2009.
Erna Christensen, Hirtshals, 2008.
Gerda Larsen, Hirtshals, 2008.
Evald Skovgaard, Hanstholm, 2003.
Egon Harbo, Hanstholm, 1997.

Beretninger fra lokalhistoriske arkiver

Niels T. Søndergaard, Silkeborg, ca. 1980
Julie og Elenius Jensen, Hirtshals, ca. 1980. LATK
Dietrich Knippenberg, 1958. LATK.
Rigmor Lynge, Hirtshals, 1981.
Carl og Marie Toft, Hirtshals, ca. 1980.

Landsarkivet for Nørrejylland

I Hanstholm Kommunes arkiv ligger forhandlingsprotokol for Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune, 1901-1934 (LK 104). De andre forhandlingsprotokoller for Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd synes desværre at være gået tabt.
Vandbygningsvæsenets arkiv. Anlægssager 1912-1952 (TTVA-006). Heri dagbog over udsættelsen af tømmerkister. Desuden rapporter over arbejdet med vestmolen frem til 1941 og arbejdet med kanalprojektet.

Thisted Amt
B2-6404 - Evakuering Hansted III.
B2-6405 - Evakuering Hansted IV.
B2-6409 - Diverse I.
B2-6410 - Diverse II.
B2-6411 - Diverse III.
B2-6412 - Evakuering Hanstholm I.
B2-6413 - Evakuering Hanstholm II.
B2-6426 - Frigivelse Hansted.

Thisted Politi
B834-7337: Indberetning til Statsadvokaten f. særl. Anliggender.
B834: Thisted Politi, Hovedjournaler 1940-43.
B834: Thisted Politi, sag IV/73-1941.

Hanstholm Kommune, skattevæsenet
LK 104, pk. 306-1: Statsskattelister 1938-1945.
LK 104, pk. 310-1: Skattelister over samtlige afgifter 1932-1945.

Erhvervsarkivet Aarhus

I Dansk Fiskeriforenings arkiv er der benyttet materiale fra bestyrelsen. Det drejer sig om referater fra bestyrelsesmøder og generalforsamlinger fra perioden 1902-1935. (06295).

Rigsarkivet

Danmarks Statistik. Hansted sogn. Folketællingener. 5.11.1940, 5.11.1950, 1.10.1955, 26.9.1960.
Fyr- og Vagervæsenet: indkomne skrivelser pk. D721, 1940.

Justitsministeriets 3. kontor, J.nr. 1546/1942.

Udenrigsministeriet, gruppeordnede sager, 1909-45:
84.D.3c: Rømning af ejendomme i Hansted.
84.J.57: Hanstholm Havn.

Udvalget vedr. Administration af Statens Arealer ved Hirtshals og Hanstholm, 1923-1959. Diverse materialer. (1406).

Vandbygningsdirektoratet: GXIV – arealer og bygninger, beslaglagt af tyskerne 1940-45, pk.1.

Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv (BA-MA)

Kommandant im Abschnitt dän. Westküste.

RM 45 III/44: Akte G-I. Allgemeines, Bd. 3: 1.10.41-8.4.42.
RM 45 III/48: Akte G-I. Allgemeines. Bd. 4: 8.6.-15.10.42.
RM 45 III/49: Akte G-I. Allgemeines Bd. 5:12.10.42-1.2.43.
RM 45 III/291: Akte G-Ic. Registratur, 20.4. 40-6.3.41.
RM 45 III/326: Akte G-VII. Festungsbau, Band 1. 20.4.40-14.10.42.
RM 45 III/346: Akte Batterie Hansted, Band 1. 10.4.41-14.10.43.

Pers 15-113381, Kurt Schinek, 1942.

Personlige bidrag

Personer, der har bidraget med billeder og andre kilder samt værdifulde oplysninger:

Ejner Frøkjær: En række personkontakter og oplysninger om skoleforhold.
Tage Grønkjær: Oplysninger og billeder vedrørende Laurits Søe.
Evald Harbo: Oplysninger og billeder vedrørende Harbo-slægten.
Vagn Heskjær: Oplysninger og billeder vedrørende Anton Jensen og hans familie.
Helge Hjortdal: Vurdering af ledende socialdemokratiske politikeres holdning til Hanstholm Havn i 1950erne.
Kristian Hvidt, bibliotekar i Folketinget: Oplysninger om Folketingstidende og dagspressen.
Anne Lindhardt: Oplysninger og billeder vedrørende murermester og cementstøber Carl Lindhardt.
Erik Lund: Pressehistorisk vurdering af forholdet mellem Jens Kirk og redaktør Børge Outze og Dagbladet Information.
Carl, John og Linda Mehr: Oplysninger og billeder vedr. Mehr-familien.
Laila Bjerregaard Nielsen: Oplysninger, materiale og billeder vedr. Bjerregaard-slægten.
Ove Pedersen: Billeder og supplerende oplysninger til hans trykte barndomserindringer.
Kaj Smith: Ingeniørfaglig vurdering af kritikken rettet mod Jørgen Fibigers havnebyggeri.
Alice og Ivan Sørensen: Oplysninger, materialer og billeder vedr. H. P. Hammer, Marius Madsen og Stinne Sørensen
Gunnar Vendelbo: Oplysninger om kystfiskeriet i 1950erne.
Jørgen Vestergaard: Billeder fra Hanstholm 1959.

I forbindelse med den afsluttende redaktion af bogen har Ejner Frøkjær, Evald Harbo og Hans Peter Kragh bidraget med værdifulde kommentarer.

Stikordsregister

A

Aaberg, A. M. 15, 18, 123, 126
Aaberg, Karen 125, 126
Aagaard, Knud 32, 56
Aalborg 139, 182, 183, 197
Aalborg Stiftstidende 129, 134, 258
Aalum 82
Aarhus 139, 205
Aarhus Universitet 287, 290
Abell, Kjeld 107
administrationsbygning 129, 137, 143, 145, 149, 155, 199, 252, 282
administrationsudvalg 112
afholdsbevægelsen 73, 176, 178, 180
Afholdsdagbladet 177
afholdsfolk 175
Afholdshotellet 283
Afholdsorganisationen Good Templar Logen 71
Afholdsstjerne 73
Aftenposten 291, 294
Agger 32, 38, 52, 76, 98, 111, 188, 250
Agger Badehotel 75
Aggertangen 79, 83
Ahlmann Larsen, lærer 67
Akelejevænget 168, 187
Aktuelt 288
Alberti, P. A. 86, 87
Albertiskandalen 94
alderdomsunderstøttelse 170
aldersrente 25
Alexandrine, dronning 140
Amerika 70, 154, 165, 194
Amtsarbejdsanvisningskontoret 249
Ancher, Anna 14, 23
Ancher, Michael 23
Anden Verdenskrig 24, 29, 59, 162, 169, 189, 197, 217, 276
Andersen, Axel Olaf 68, 109
Andersen, S. A. 220
Andersen, Søren 55
Andreasen, Gunnar 280, 281, 290, 291
Antwerpen 143
A. P. Møllers rederi 55, 262
Aquamaniliepris 286
Arbejdernes Teater 180
arbejdsanvisningskontor 205
arbejdsløshed 172, 205, 248
arbejdsmændenes a-kasse 249
arbejdsmændenes fagforening 175, 260, 274
Arbejdsmændenes Fagforening for Thisted og Omegn 175
Arbejdsmændenes Forbund 266
Arizona 195
Arnold Mærsk, fragtskib 261
Atlantvolden 216, 220
Axelborg 184

B

Baadsgaard 118
Baatz, G.W. 44
Baatz, Jørgen 269
badegæster 67, 68, 71
badehotel 67, 70, 73, 176
badehuse 9
bådelav 38, 44, 45, 54, 59, 130, 191
badepensionat 70
Bådsgård 244
Bådsgårdsvej 159, 167, 168, 294
bakkefiskeri 38, 45
Bang, Nina 121, 275
Bangsbo 79
Banke, Niels 287
barakker 189, 247
baraklejr 224, 228, 260
Baun 38, 54, 59, 270, 273
Baun Fiskeriforening 54
Baun Landingsplads 50
BBC 239
Bech, havneingeniør 90
Beck, Vilhelm 64
Bedsted 183
Beersted 174
befolkningstal 160
Belgien 42
bergensbåde 35
Berlin 203
Berlingske Tidende 42, 93, 132, 149, 184
Besættelsen 136, 203, 239, 274
Betonblandemaskine 98
Betty Nansen Teatret 181
beværterloven 176
biograf 165, 170, 243, 245
bjergelavet 36
Bjerget 192, 223
Bjerre 62
Bjerregaard, Peder Chr. Pedersen 55
Bjerregaard, Robon 263
Bjerregaard, Søren Pedersen 38, 55, 261, 262, 263
Blå Kors 67, 177

Blåvand 114
Blokhus 14
Bodenhoff, Jørgen 275
Bøhne, kaptajn 268
Bohuslän 43
Boisen, Jenny 190
Bojesen, Bo 280, 281
Bojsen, Chr. 41
bomtrawl 42
Born, E. 263
Borup, Anders Jensen 51, 52, 84, 109, 113
Bovbjerg 70
brændevinsforgiftning 25
Brændevinshøjen, bog 69, 180
Brahe, Bille 86, 88
Brams, Ingeborg 70
Brandes, Edvard 94, 95
Briand, Aristide 142
Brix, E. 220
Broby-Johansen, Rudolf 146
Brunbjerg 240, 241
brunkulslejre 270
Brunsgaard, Clemmen 112, 159, 171, 172, 174, 178, 190, 198, 201, 206, 237, 243
Bruun, C. 82
Bruun, Per 291
Buchwaldt, pastor 66
Bulbjerg 9, 80, 182, 250
Bulbjerg Badehotel 76, 77
Bundvad, Kaj 250
byorkester 279
byplan 168, 170, 249, 250, 294
byplankonkurrence 121
byplanlov 118

C

Canada 190
Carl-Nielsen, Anne Marie 13, 14, 16, 19, 20, 21, 67, 272, 297
Carnegiefonden 272
CB-betjente 219, 221, 260
cementstøberi 169
Centralafholdsforeningen for Thy 72, 75, 179
Centralforeningen for Fiskeriforeninger i Thisted Amt 252, 256, 277
Centralforeningen for Thy 177
centralvarmeanlæg 167
Cheminova 280, 290
Christensen, barber 183
Christensen, Christian 200
Christensen, Ejnar 263, 279, 281, 282, 283
Christensen, Erna 230
Christensen, J. C. 85, 93, 94
Christensen, Jens Nicolaj 21, 58, 56, 112, 128, 190
Christensen, Just Pedersen 24
Christensen, Martinus 39
Christensen, Niels Andreas 52
Christensen, Palle 269
Christensen, Thorvald 181, 191
Christian IX 13, 85
Christiansborg Slot 13, 265, 266
Christiansen, Chr. 257
Christian X 105, 113, 139, 140, 142, 198
Chr. Sørensens Tømmerhandel 123
Clausen, H. P. 292
Claus Rickmers, damper 50
Claus Sørensens Fond 286
Conradt-Eberlin, Adolph 145
Conradt-Eberlin, Eric 74, 145, 146, 163, 164
Crome og Goldschmidt 116
Crüger, Otto 201, 216, 218, 219, 221, 222, 223, 224, 227

D

dæksbåde 43, 44, 46, 53, 56, 160
Daells Varehus 160
Dagbladet Information 263, 281
Dagens Nyheder 290
Dagmar, prinsesse 86
Dahl, Arthur 219
Dahl, vicepolitimester 221, 223, 225
Dalbye, overbetjent 221
Damgaard, Holger 73
dampmaskine 33
Dampskibsselskabet "Carl", 109
Damsgaard, Jens 151
Damsgaard, Kresten 125, 246, 252, 259, 262, 282, 287, 289, 290
Danmarks Afholdsforening 73
Danmarksfilm 281
Danmarks Havfiskeriforening 256
Danmarks Naturfredningsforening 294
Dannebrog, kongeskib 140
Dannebrogsmænd 272
Dannebrogsorden 90, 113
Dansk Arbejdsmands Forbund 236
Dansk Boldspil Union 271
Dansk Byplanlaboratorium 117
Dansk Familieblad 118
Dansk Fiskeriforening 10, 47, 53, 80, 83,

88, 91, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 103, 105, 107, 121, 124
Dansk Fiskeristat 53
Dansk Fiskeritidende 42, 44, 45, 56, 80, 84, 85, 96, 148, 159
Dansk Ingeniørforening 102
Dansk Kennelklub 155
Dansk Kvindesamfund 180
Dansk Skatteborgerforening 132
Dansk Sogne- og Kirkehistorie 66
Dansk-Vestindiske Øer 105
Degn, Jens 190, 191, 194
demonstrationstog 263, 281
Den danske Brigade 239, 241, 244, 245
Den frie Udstilling 20
Den personlige Friheds Værn 75, 105, 178
De Samvirkende Jyske Fiskeriforeninger 91
de Steensen-Leth, kammerherre 88
Det Kgl. Danske Landhusholdningsselskab, 32
Det kongelige Teater 181, 183
Det Konservative Folkeparti 213
Det Nørrejydske Redningsvæsen 52
Det Radikale Venstre 94
dilettant 161, 162, 181, 182, 183, 185
Diørup, C. 32
Djurhus, ingeniør 128, 167
DNSAP 213
Dogger Banke 42
Drachmann, Holger 18, 23
drivgarn 32
Drolshagen, Ebba 211, 212, 214
drukneulykke 16, 18, 42, 52, 65
dybvod 32

E

Edvardsen, Chr. 177, 180, 184
Edvardsen, Marius 67
efterretningstjeneste 238
Egedorf, Hans 29, 173, 220, 223, 224, 225, 231, 234, 235, 245, 246, 252 254, 255, 256, 258, 259, 263, 266, 282, 285, 286
egnsudvikling 288, 290, 292
Egnsudviklingsråd 292, 293
Eiby-Nielsen, kaptajn 245
ekspropriation 112, 117, 165, 169
Elbing, krydser 114
elektricitet 33, 165, 167, 170
Elgaard, Niels 252
Else Constance, kutter 278
England 36, 41, 79, 89, 111, 203
Eriksen, Erik 259, 289
Esbjerg 11, 43, 44, 79, 93, 107, 117, 130, 132, 152, 155, 258, 270, 286, 287, 290
evakuering 59, 169, 190, 219, 220, 222, 224, 225, 227, 234, 245
evakueringslejr 230, 232
evighedsmaskine 37

F

Færøerne 155
fagforeningsbog 176
Falck 193
Fallit, skuespil 183
Familie-Journalen 161, 193
faresignalstation 42
fartbegrænsning 170
Fastrup, Mette 22, 275
fattighjælp 170, 171, 172
fattiglemmer 25
Febbersted 38, 50, 54, 59, 79
Feddersen, Arthur 42
Fellow, John 297
Fibiger, Agnete 142, 145, 154, 155
Fibiger, Bent 155, 279
Fibiger, Harald 155
Fibiger, Ilia 155
Fibiger, Jacob Scavenius 154
Fibiger, Johannes 154
Fibiger, Jørgen 10, 20, 29, 53, 69, 80, 97, 99, 101, 102, 105, 113, 116, 117, 118, 120, 123, 126, 129, 131, 132, 135, 139, 142, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 152, 154, 155, 156, 157, 181, 190, 191, 251, 252, 264, 270, 274, 279, 280, 291
Fibiger, Mathilde 155
Fibiger, Palle 155
Fibiger, Susanne 154, 155
Fibiger, Vilhelm 136, 246, 252, 259, 262
fiskeeksport 270
fiskeeksportører 203
fiskemelsfabrik 50, 59
fiskepakhuse 59
fiskerdamper 31, 42, 43
fiskeriforeningen 56
Fisker, Poul 37
Fjerritslev 14, 73
Fjerritslev Avis 151
flagallé 89
Fledelius, Ejnar 66
Flensborg 198
flygtninge 229
fodbold 188

Foged, Jens 223, 247
Folkene på Dangaarden, skuespil 183
Folketælling 161
Folketingets Bibliotek 95, 121
Førby, Christian 59, 231, 234, 263
Førby, Niels 263
forlis 64, 268
Forpagtere 166
Første Verdenskrig 54, 68, 74, 104, 114, 117, 153, 164, 174, 222, 295
forsvarsbrødrene 140
Frankrig 42, 211
Fredericia 94, 100
Frederik IX 113, 257, 265, 266, 270, 274
Frederik, kronprins 69, 181
Frederiksberg 184
Frederikshavn 43, 44, 49, 74, 99, 103, 104, 217, 253, 270
Frederiksværk 240
Frederik VIII 85, 91
frihedskæmpere 244
Frihedsrådets lokalkomité 255
Friis-Skotte, Johannes 120, 121, 130, 132
friluftsteater 279, 282
Frit Danmark 227
Frost, Grethe 212
Frost, Knud 212
Frost, Thomas 272
Fugleflugtslinje 136
Fugle omkring Fyret, roman 26, 27, 31, 33, 34 , 74, 107, 116, 145, 146, 163, 164
Fy & Bi 165
Fyens Venstreblad 147
Fyrvej 200, 241

G

Gårdal 50, 272
Gade, Lars 36, 37
Gad, Emma 77
Galatea, krydser 114
Galster, Johan 109, 110, 112
Gamle Lines hus 35, 244, 245
Gammelmandsbal 178
Gårddal 199, 205, 206, 208
Garderforeningen 140
Genhusning 228
Gibraltar 243
Gl. Torp 35
Goethe 155
Grænseforeningen 255
Græsbøl, læge 160
Grimsby 42, 43
Grønkjær, Peder Andersen 55
Grønkjær, Tage 61, 62, 63, 64
Grydetorv 255
gule hus, det 67, 68, 69, 70, 108, 109, 147, 156, 179, 181
gullaschbaroner 101, 105
Gustaf V 113
Gustav, prins 86

H

Haderslev Læreres Skole 155
Hadsten 184
Halck, Jørgen L. 287
Haller, Bent 23, 24
Hamborg 25, 45, 54, 59, 110, 201, 202, 212, 270
Hammer, Hans Peter 189, 263, 265, 266, 268, 269, 270, 271, 272
Handels- og Landbrugsbanken 295
Handstedgård 250
Handstedholm Redningsstation 51
Håndværker- og Borgerforeningen
Hanstholm 162
Hanegal over lyse sind, bog 281
hangarskib 111
Hannæs 36
Hansa, luftskib 111
Hansen, A. G. 170
Hansen, Chr. 22, 125, 225, 231, 260, 262
Hansen, Hans 67, 185, 186, 187
Hansen, H. C. 259, 263, 285, 290
Hansen, Holm, fyrmester 166, 204, 239
Hansen, Johannes Lindskov 151, 152, 153, 157
Hansen, købmand 161
Hansen, krobestyrer 170
Hansen, Martin A. 24, 26
Hansen, R. Vestergaard 182
Hansen, Chr. 221
Han sidder ved smeltediglen, skuespil 183
Hansted Fiskeriforening 53
Hansted Foredragsforening 162, 182, 183
Hanstedholm Redningsstation 47
Hansted Kirke 227
Hansted Kro 107, 112, 177, 180
Hansted Mølle 35
Hansted Skole 199, 227
Hanstholm Avis 282, 283
Hanstholm Boldklub 188, 189
Hanstholm-fæstningen 113
Hanstholm Fiskeauktion 271

Hanstholm Fiskeriforening 123, 175, 276
Hanstholm Fyr 9, 33, 41, 162, 197, 221, 227, 239
Hanstholm Håndværker- og Borgerforening 182
Hanstholm Havn bør ikke fuldføres, publikation 132
Hanstholm Havneråd 271
Hanstholm Havn - Porten til et større Danmark, skrift 257
Hanstholm Idrætsforening 189, 271
Hanstholm-kommission 269, 288
Hanstholmkonsortium 294
Hanstholm Kro 75, 162, 166, 177, 179, 182, 183, 215, 238, 262, 263
Hanstholm lokalhistoriske Arkiv 125
Hanstholm Redningsstation 162
Hanstholm Telefoncentral 162
Hanstholmudvalg 255, 263, 288, 292, 295
Hanstholmudvalget af 1946 252, 254, 255, 256, 257, 259, 261
Harbo, Arnold 50
Harbo, Chr. A. 15, 21, 22, 47, 50, 59, 175, 258, 265, 266, 272, 273, 282
Harbo, Christen Christensen 15, 17, 18, 20, 21, 22, 39, 47, 58, 272
Harbo, Egon 250
Harbo, Evald 199, 200, 229, 239, 249
Harbo, Jens 239
Harbo, Johanne 239
Harbo, Kirstine 22
Harbo, Marie 22, 50, 273
Harboøre 21, 52, 82, 155
Harboøretangen 290, 291
Harregaard, købmand 193
Haslev Seminarium 190
Hassing-Jørgensen, Jens 94, 95, 96, 97, 102, 113, 117, 133
Haurum, Chr. 275
havbåde 53
havneindvielse 125
Havnekommissionen af 1897 47
Hedeopdyrkning 79
Hedtoft, Hans 257, 259
Heegaard, Peter 263
Heering, Chr. 34, 41, 42, 297
Hekla, fartøj 273
Helgolands-bugten 114
Helshage 9, 31, 56, 99, 100, 102, 103, 104, 107, 108, 120, 124, 126, 128, 261, 291
Helshagemolen 136
Helshagevej 168, 237, 293
Helsingør 285
Helsingør Skibsværft 285
Helsvig 38
Henningsen, Poul 184
henrettelse 217
Henrik, prins 275
Henriksen, Niels 31
Herbst, kammerherre 86
Hertz, vandbygningsdirektør 255, 286, 291
Heskjær, Marie 173
Hess, fabrikant 88
Hillerslev 175, 274
Hinding 37
Hirtshals 59, 63, 82, 83, 96, 100, 103, 105, 107, 113, 116, 117, 129, 131, 132, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 150, 152, 153, 155, 156, 166, 175, 228, 229, 230, 234, 235, 247, 261, 268, 269, 270, 291
Hirtshals Havn 121, 132, 136
Hirtshalsmolen 97, 98
Historisk Årbog 114
Hitler, Adolf 128, 216
hjælpekasse 170, 172
Hjardemål 260, 280
hjeller 40
hjemmeværnet 241, 254
Hjertebjerg 79, 239
Hjertebjerggård 25, 26
Hjørring 14
Hjørring Amt 94
Hjortsvang, provst 67, 227
H.M.S. Sparowhank 115
Hoffmann, Carl 74
Høgsbro, Svend 94
Højre 105
Holland 42, 220
Holm, fyrmester 274
Holm, Grethe Marie 18
Holm, Peder 17
Holmstrup, lærer 172
Holsten 37
hørespil 183
Horne 66
hornminer 54
Hørsted 73
Høstgildet 24
Hotel Aalborg 74, 120, 257, 279
Hotel Royal 204, 253, 290
Houe 132, 148
Hovedbanegården 86, 267
Hovgaard, kommandør 86
Hull 42, 43
Humlum, Johs. 290

Hummel, ingeniør 98
hummerfiskeri 54, 58
hummertejner 41
Hundborg-Jannerup Kommune 90
Hundborg-Jannerup Sogneråd 91
Hvass, Christian 272
hvide huse 34, 120, 168
Hvide Sande 82, 123, 131
håndspil 56, 87, 248

I

idrætsforening 168
Illustreret Tidende 65
Indre Mission 64, 65, 66, 73, 90, 91, 186
Ingrid, dronning 113, 155
Ingvartsen, Oluf 287
Iowa 190, 195
ishus 38, 59
Italien 27, 163
Iversen, Chr. 259, 274, 285, 286

J

Jensen, Aase 68
Jensen, Andreas 109
Jensen, Anine Schjødt 70
Jensen, Anton 54, 65, 123, 161, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 226, 247
Jensen, Carl 179
Jensen, Chr. 115
Jensen, Chr. Jensby 263
Jensen, Eilskov 224, 225, 228, 230, 231
Jensen, Elenius 229
Jensen, Erik 175
Jensen, Julie 229
Jensen, Kjeld 255, 256
Jensen, Laur. 109
Jensen, Martin 184
Jensen, M. C. 97
Jensen, Niels 260
Jensen, Peter 72
Jensen, S. 136
Jensen, Søren 29, 127, 247, 252
Jeppesen, Charles 288
Jeppesen, Kamma 205, 206, 210, 214, 239
Jeppesen, Sigurd Højbjerg 205
jernbane 130, 294
Jetsmark 195
Johansen, Bent 199
Johansen, pastor 190
jordspekulation 107
Jørgensen, Carl Johan 48
Jørgensen, Jørgen 235, 246
Josefsen, Edvard 250
juletræ 194
Jul i Thy 24, 174
Jyllandsslaget 111, 114, 115, 295
Jysk Boldspil Union 271
Jyske Rev 42, 55, 114

K

Kaas 195
kæntringer 62, 63
Kampmann, politimester 126
Kampmann, Viggo 258, 263, 290, 291, 292
kanal 79, 153
Kiel 201
Kierkegaard, Søren 155
kirke 174, 247
Kirk, Else 281
Kirk, Jens 263, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 291
Kjærbøl, Johannes 285
Kjellerup 169
Kjellerup, tømrermester 109
Kjøbenhavn, damper 173
klarinetspillere 37
Klinkby 132
Klitmøller 31, 32, 38, 46, 52, 61, 64, 83, 84, 92, 98, 110, 113, 174, 183, 228, 255, 256, 260, 283, 286
Klitmøller Badehotel 72
Klitmøller Fiskeeksport 256
Klitmøller Kro 183
kloakering 167, 293
Knippenberg, Dietrich 207, 225, 236
Knudsen, Aage 263
Knudsen, Anders 188
Knudsen, Arthur 188, 250
Knudsen, Hans R. 250, 259, 286, 290
Knudsen, Kristian 188
Knudsen, Per 65
Knudsen, Valdemar 188
København 15, 16, 33, 66, 109, 116, 140, 156, 173, 174, 175, 183, 203, 217, 219, 222, 273, 280, 283, 284, 294
Københavns Hovedbanegård 85
Købstadssind og landsbytro, skuespil 183, 184
Kolding 261
Koldinghus 21, 22
kolonihaveforening 168
kolonihaver 168
kommunalreform 162

kommunekontor 245
kongebesøg 93, 139
kongemonument 16
Königsberg 222
konservative kvindeforening 180
Konservativ Ungdom 255
Korset på Mosebakken, roman 190
Kosan-prisen 281
Krag, Jens Otto 259
Kramp, Paul Lassenius 165
krigsret 217
Kringeltorv 36
Kristelig Hjemstavnsforening for Thy 66
Kristeligt dansk Fællesforbund 176
Kristensen, Eske 109
Kristensen, Jeppe 122, 171, 172, 258, 262
Kristensen, Karl 250, 253
Kristensen, Kenneth 217
Kristensen, Kr. 250
Kristensen, Martin 250
Kristensen, Sven Møller 107
Kristensen, Thorkild 259
Kristiansand 203
Kristiansen, O. J. 97
kro 36, 68, 247
krogfiskeri 32, 55
Krogh, Kirsten 37
Krøyer, P.S. 23
Kruse, Lars 18, 21
Kühnël, Ole 155
Kun God er Gud, skrift 64
Kystdefensionen 240
kystfiskeri 130

L

læmoler 84
Lambertsen, L. 263
Landbohøjskolen 180, 280
Landet mod Nordvest, bog 174, 255
Landmandsbanken 116
Landsarkivet for Nørrejylland 297
Langeland 154
Langgaard, Marinus 250
Larsen, Ahlmann 186
Larsen, Aksel 280
Larsen, Anton 109
Larsen, Eivind 219
Larsen, Gerda 230
Larsen, Gunnar 136, 137
Larsen, Knud 14
Larsen, lærer 179
Larsen-Ledet, Lars 75, 177, 178, 179
Larsen, M. 261
Larsen, Meta 213
Lassen, Vilhelm 94
Leegaard, P. 179
Lehmann, amtmand 120
Lehnfeldt, A. 293
lejerforening 168, 245
Lemvig 99, 148, 155, 269
Lenin, Vladimir 104
Lepanta, trawler 85
Lild 38, 228
Lildstrand 50, 59, 273
Lillebælt 184
Lillehedenvej 229
Limfjorden 79
Limfjordskanal 134
Lindberg, Kai 283, 285, 286, 290, 291, 293, 294
Lindboe, pastor 66
Lindesnæs 31
Lindhardt, Carl 169
Lindy Green, kutter 268, 269
Linnemann, kammerherre 109
Livet på Hanstholm, bog 62, 190
LO 285, 286
Lodbjerg 182
lodsedler 37
lokale Hanstholmudvalg 279
Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune 297
Lokalhistorisk arkiv i Hjørring 103
lokalhistorisk arkiv i Skagen 297
Løkken 14, 113, 189
Lønnerup Fjord 134, 135
Lorenz, G. 101
Lüdke, general 219
Ludwigsen, direktør 178
luftskib 110
luftskibsbase 110
luftværnskontor 231
luftværnsplan 219
Lund, Chr. 25
Lunde, ingeniør 126, 128, 135, 136, 257, 269
Lundgren, Helge 261, 286, 287, 288, 291, 294
Lundtofte 288
Lütken, general 86
Lyngby Strand 115
Lynge, Rigmor 230

M

Madsen, Anna 274

Madsen, Frank 269
Madsen, havnefgoed 135, 140
Madsen, Marius 169, 170, 171, 172, 175, 176, 247, 248, 249, 250, 258, 259, 265, 266, 267, 269, 273
Madsen, P. Munk 283
Madsen, Vagn 287
Makrelfiskeri 44
Malberg, Henrik 184
Margrethe, dronning 275
Marseilles 143
Marstrand, Vilhelm 262
Martensen-Larsen, Florian 254, 297
Mathiesen, Hanne 181
Matthiasen, Matthias 24
Mehr, Carl 195
Mehr, John 190, 195
Mehr, Ludwig 18, 19, 21, 24, 25, 26, 62, 175, 189, 190, 191, 194, 195, 200, 215, 227, 238
Melbye, Svend 66
Meldal, Axel 108, 119, 120, 250
Menzel, Ernst 201
Mewis, admiral 219, 224, 226
Middelhavet 163
Mikkelsen, Aksel 282
Mikkelsen, Edith 229
Mikkelsen, Peter 250
minefelter 244
miner 197
minespærring 203
missionær 62, 63
missionshus 65, 66, 159, 175, 179, 190, 194
Moe, Carl 53
Mogensen, chauffør 194
Molevej 50, 112, 168, 200, 203, 218, 219, 223, 238, 239, 272
Møller, A. P. 290
Møller, A. S. 238
Møller, Axel Schmidt 238
Møllers, A. S. 239
Monberg & Thorsen 258, 287
Mørch, Søren 285
mørklægning 198
Morsø Landeværn 239
Mortensen, F. V. 97, 297
motorbåd 54, 65
motorredningsbåd 47
motorspil 286
Müller, Bertel Budtz 28, 66, 69, 70, 73, 116, 118, 123, 131, 132, 147, 148, 157, 178, 179, 180, 181, 183, 184
Müller, Frida Budtz 69, 181, 183, 184
Müller, Hans Chr. 180
Müller, Ingeborg Budtz 181
Müller, Mette Mathilde 180
München 204
Munch, P. 94
Munch Petersen, professor 123
Mundt, Holger 118
Munk, Kaj 183
Munk Madsen, J. 44
Munk Madsen, Peder 174, 254 255, 256
Munk-Poulsen, Jens 45, 46, 64, 66, 84, 85, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 98, 105
Museet for Thy og Vester Hanherred 266
Museumscenter Hanstholm 297
Mylius-Erichsen, L. 65

N

Næstrup 50
Nationalbanken 226
Nationaltidende 27, 42, 184, 285
nazisme 213
Nebraska 195
Nexø, Martin Andersen 183
Nielsen, Carl 297
Nielsen, Chr. 52
Nielsen, Jesper 66
Nielsen, Knud Erik 126, 273
Nielsen, landpost 183
Nielsen, Lars 141, 144
Nielsen, Vilhelm 124
Niels Jul, motorbåd 114
N. J. Fjord, fragtskib 114
Nørby 212, 223
Nordiske Industri-, landbrugs- og Kunstudstilling 33
Nordsømuseet 154
Nordthy Strømforsyning 170
Norge 31, 42, 79, 99, 100, 110, 198, 211
Nørreallé 190
Nørregade 36
Nors 130, 141, 183, 194
Nors Sø 135
Nørtorp Strandgård 68, 69, 181
Nyholm, Laurits Christian 79
Nykøbing 184, 205, 275
Nytorp 35, 36, 224, 228, 230, 234, 236, 245, 247

O

Oberon, skonnert 253
Oddesund 36, 73, 197
Oddesundfærgen 75

Odense 205
Odense Bys Museer 14, 297
Odgaard, Jens 35
Odgaard, Thomas 35
Oldendorff, ingeniør 144
oliekrise 292
Ollendorff, J. 99, 155
Olsen, Helge 188, 250
Ølsgaard, H. 146
Operation Barbarossa 137
ophalingsspil 41, 47, 58
Opsynsmand 52
Ordenskapitlet 91
Organisation Todt 205
Ørhage 85
Østerild 183, 289
Østersøen 31
Outze, Børge 263, 280, 281
Overgaard, Poul 271

P

pakhus 38, 59
Paludan, Jacob 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 53, 74, 107, 116, 117, 145, 146, 154, 163, 164, 165, 177
Panamakanalen 116
partsfiskeri 44
Pedersen, Axel Ivan 261, 291
Pedersen, Brix 250
Pedersen, Chr. 263
Pedersen, Gustav 259, 284, 290
Pedersen, Jens Bjerregaard 52
Pedersen, Kresten Brogård 200
Pedersen, Laurids 67
Pedersen, Laurits Søe 61, 62
Pedersen, Marius 184, 231, 233, 234
Pedersen, Mikkel 65
Pedersen, Niels 247
Pedersen, Otto 65
Pedersen, Ove 192
Pedersen, Peder Karl 116
Pedersen, Søren 215
pensionater 176
Pesen, Ajs 37
Petersen, Carl 257, 267
Petersen, Eugen 86
Petersen, Hans W. 165
petroleumsmotorer 44
pigtrådsspærring 217
Pinholt, J. Gr. 132, 134, 147, 148
Pinholt Johansen, pastor 66
Plesner, Jørgen 129, 137, 252
Plesner, Ulrik 20, 129, 137, 143, 144, 145, 252
Polen 128
Politiken 72, 85, 86, 104, 105, 151, 156, 179, 183, 184, 243, 259, 280, 281, 282
Poulsen, A. 99, 101, 102, 116, 132, 291
Poulsen, August 131, 132
Poulsen, Carl 36
Poulsen, Carl Christian 35, 297
Poulsen, distriktsingeniør 127
Præstegaard, Anders 41, 51, 54, 56, 59, 65, 113, 114, 262, 265, 266, 267, 268, 275, 276, 277, 282
Præstegaard, Mads 109
Præstegaard, Petrine 51, 113, 214
Pronk, Henrik Nanning 55
prøveskydning 208
P. Taabbel & Co 44

R

Rådhuspladsen 104, 267
Raeder, storadmiral 217
Ræhr 35, 59, 65, 66, 116, 122, 170, 172, 179, 186, 189, 213, 227, 228, 229, 230, 244, 247, 252, 259, 260, 271, 274
Ræhr-Hansted-Vigsø Kommune 209, 213, 224, 228, 260
Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd 120, 122, 161, 169, 274
Ræhr Idrætsforening 271
Ræhr Skole 239, 247
Rafn, Aage 118, 119
raketapparat 47
Randers 205, 240
Randers Amts Avis 131
Ranum 66
Ranum Seminarium 90
Rasmussen, Axel 222, 249, 250
redningsaktion 50, 52
redningsbåd 272, 273
redningsbælter 62, 64
redningshus 52, 229
redningsmand 276
redningsstation 38, 47, 52, 59, 159, 272
redningsvæsen 9, 47, 272, 275
Ree, Knud 289
Reich, Ebbe Kløvedal 49, 146
Rendsborg 201
Restaurant Frascati 267
Ribe 82, 84, 291
Rigshospitalet 253
Ringkøbing 124, 291
Ringkøbing Fjord 96
Ritzaus Bureau 100

Rode, Ove 151
Røghat, Kasper 259
Røgind, lektor 75
Rommel, Erwin 225, 236
Rosenkrantzgade 72
Roshage 11, 28, 31, 38, 39, 47, 56, 59, 82, 83, 84, 98, 108, 159, 191, 261
Roshagemolen 57, 59, 85, 109, 112, 116, 118, 130, 165, 272
Roshagevej 116, 168, 199
Rosvig 38, 144
Rosvig landingsplads 59
Ruge, admiral 225
Rusland 104, 180
rutebil 10, 31

S

Saabye, ingeniør 93
sættemaskiner 100
Sager & Woerner 204
Sandby, Kr. Pedersen 94
sandflugt 32
Sandhavn 27, 116
Sandnæshage 80, 82, 98
sandskuder 32
Sauer, Peder 250
Scheveningen 220
Schinek, Kurt 217
Schneider, Hermann 226, 227
Schøller, K. 97
Sedivy, Franz 118
Shakespeare 155
sildeoliefabrik 256
Silkeborg 287
Simony, amtmand 86, 88
Sinding, fyrdirektør 149
Sjørring 183
Sjørring Station 45
Skagen 14, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 43, 47, 52, 67, 82, 83, 93, 270, 272, 297
Skagen Lokalhistoriske Arkiv 20
Skagens Avis 19, 21
skagensbillede 23
skagensfiskerne 23, 24
skagensmalerne 23, 76
Skagerrak 41, 111, 203, 240, 288
Skinnerup 141
Skjoldborg 174
Skjoldborg, Johan 183, 185
Skjoldborg, Louise 184
skolekommission 170
Skotland 100, 217
Skovgaard, Evald 215
Skovgaard, Peter 268, 269
Skovgade 254
Skovsgaard 183
Skram, Erik 79
skudehandel 31
Slægten, skuespil 183, 184, 185
Slebsager, M. N. 117
Sletting, ingeniør 88
smakker 42, 43
smugkro 37
snurrevodfiskeri 44
socialdemokrat 171
Socialdemokraten 71
Social-Demokraten 29, 71, 157, 286
Socialdemokratiet 174, 176, 213, 258, 259, 261
socialreform 172, 254
Søe, Laurits 177
Søgaard, Chr. 62
sogneråd 174
sognerådet 170, 171
Sølling, kommandør 93
Søminer 202
søndagsskole 67
Søndergaard, Chr. 167
Søndergaard, Hans T. 208
Søndergaard, Kr. 123, 169
Søndergaard, Niels 263
Søndergaard, Niels Smed 119, 120, 121, 123
Søndergaard, Niels T. 213, 215
Søndergaard, Smed 168, 249, 253
Sønderøxe, oberst 86
Sønderup, Jens 259, 289
Sørensen, Axel 136
Sørensen, Claus 47, 286, 287, 290
Sørensen, Ib Holm 260
Sørensen, K. 250
Sørensen, Niels 182, 183
Sørensen, Stinne 169, 170, 274
søslag 55, 115
søulykke 173
Sovjetunionen 137, 216, 240
spillemænd 37
spiritus 176, 177
spiritusbevilling 177, 181
sportsplads 168
spritfejde 69
Stalmann, dr. 219
Statens Administrationsudvalg 247
Statens civile Luftværn 219
statshuse 160
Statsradiofonien 74, 162, 183, 184
Stauning, Thorvald 121, 131, 147, 274

stednavne 161
Stenbjerg 38, 54, 64, 92, 114, 159, 173, 220
Stevns 26
Stillehavet 261
Stockholm 48
Storebælt 184
Storegade 71, 109
Store Torv 36, 279
stormkatastrofer 42, 52
Storstrømsbroen 105
Strandgården 199
strandinger 34, 36, 48, 49, 50
strandmænd 31
Strandvagt, novelle 65
Strubberg, A. C. 297
stude 37
stueure 37
Suez-kanalen 79
Sundby 174
Sund, kriegsverwaltungsrat 225, 227
Svanholm, Lise 20, 21
Svankjær 272
Svendsen, overingeniør 269
Sverige 42, 244
Svinkløv 70, 76
Svitzer, bjergningsselskabet 49
Sydnorge 31
sygeplejeforeningen 183
syndikalister 180

T

Taabbel, Poul 35
Taabel, Viggo 123
Tågesirene 9
teatersal 243, 245
telegrafstation 34
Telmanyi, fru 20
Texas 195
Therkildsen, landsretssagfører 148
Thise, Jens 183, 184
Thisted 31, 36, 64, 74, 112, 119, 135, 184, 192, 193, 194, 205, 206, 215, 228, 240, 247, 254, 266, 279, 291
Thisted Afholdshotel 72
Thisted Amt 254, 288
Thisted Amtsavis 25, 42, 64, 71, 100, 129, 137, 179, 227, 255, 256, 262, 283
Thisted Amts Boldspil Union 188
Thisted Amts Tidende 15, 16, 17, 21, 47, 66, 71, 72, 74, 75, 87, 90, 100, 105, 107, 108, 109, 114, 115, 120, 125, 127, 137, 141, 148, 156, 161, 172, 178, 179, 182, 184, 206, 239, 247, 259, 268, 269
Thisted Amts Vejvæsen 294
Thisted Andels Svineslagteri, 263
Thisted banegård 201
Thisted Dagblad 22
Thisted Elektricitetsværk 167
Thisted Havn 139
Thisted Jernbanestation 201
Thisted Jernhandel 260
Thisted Museum 22
Thisted Politi 215
Thisted Social-Demokrat 100, 112, 156, 159, 171, 174, 178, 179, 180, 190, 227, 243, 248, 265
Thisted Sygehus 156
Thomsen, biografejer 170
Thomsen, Chr. 46
Thomsen, skrædder 179
Thorsminde 131
Thorup Strand 228
Thousgård 280
Thybanen 36, 45, 62
Thyboforeningen 174
Thybohistorier, bog 180
Thybo, Jens 64, 65
Thyborøn 79, 80, 82, 83, 93, 95, 101, 111, 124, 132, 134, 197, 258, 261, 268, 290, 291
Thyborøn Havn 102, 103, 121, 131, 134
Thyborøn Kanal 96, 134, 135, 137, 291
Thyborønkommission 135
Thylandssangbogen 174
Thyrring, Anders 24
tiggere 37
Tilsted, Peter 208
Tingstrup 69, 70
Titan-kran 84
Toft, Carl 228
Tom, damper 48, 116
tømmerkister 99, 113, 125, 126, 127, 128, 134, 137, 150, 191, 238, 251
Tønder 110, 111
Torup Strand 59
Tranekær 154
Trapholt 22
trawlfiskeri 31
Trolle, C. 80, 83
trommeslagere 37
turistforening 283
Tved 141, 228
tyskertøs 213
Tyskland 36, 42, 51, 105, 111, 174, 203, 209

U

u-både 110
ubådskrig 105, 114
Ulfeldt, Corfitz 263
Ulkjær, H. C. 133, 148, 150
USA 105, 114, 117, 137, 190, 195, 216

V

vækkelse 45, 64, 67
Værnemagten 70, 167, 169, 184, 199, 204, 209, 210, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 223, 225, 236, 245, 248, 257
Værnemagtskonto 206
Væver, Jens Laursen 44
valgret 171
vandbygningsvæsenet 113
Vandbygningsvæsenet 29, 82, 98, 101, 102, 113, 130, 134, 155, 220, 238, 252, 269, 279, 280, 282, 287, 291
vandforsyning 166
Vanggaard, Jens Sørensen 94, 96, 98, 103, 113, 117, 124, 166
Vangså 54
Vangsgaard, vognmand 141
Velstandsstigning 210
Vendsyssel Tidende 142, 145, 156
Venstre 91, 105, 213, 289
Vestergaard, Jørgen 248, 293, 294, 295
Vestergaard, Karen 169
Vestergade 71, 73, 174
Vestervig 205
Vestjyllands fremtid, pjece 290, 292
Vestjysk Fiskeriforening 53, 269
vestkysthavneloven 103, 105
Viborg 180
Viborg Stifts Folkeblad 16
Viby, Marguerite 165
Victoria, barkskib 113
Videbæk, J. 107
Vigsø 15, 31, 38, 54, 59, 62, 79, 170, 179, 186, 239
Vildsund 197
Viljen til Hanstholm, bog 49, 146
Villadsen, Jens 22, 260
Villefrance, Jørgen 155
Vinding, Andreas 86
von Hanneken, general 224, 225
Vorupør 10, 32, 38, 41, 42, 45, 47, 52, 54, 56, 64, 65, 67, 70, 82, 84, 86, 88, 89, 90, 92, 93, 96, 98, 115, 159, 175, 176, 205, 253, 256, 270, 276, 277, 286
Vorupør Badehotel 70, 74, 93
Vorupør Fiskercompagni 43, 44, 64, 91, 92, 270
Vorupørfiskere 190
Vorupør Fiskeriforening 91
Vorupørmolen 46, 85

W

Wagner, Micahel F. 153
Wc 167
Wechelmanns, Maj 281
Weimann, Wilhelm 94
Westergaard, V. 90, 94, 95, 97, 102, 113
Wilhelmshafen 195
Winthersmøllegård 69, 70

Y

Yde, Carl 263
Yokohama 261

Z

Zahle, C. Th. 94
Zahrtmann, havneingeniør 95
zeppeliner 111
Zeppelinere 110, 11
Zoologisk Museum 146, 164

Kort over Hanstholm, 1975.

'Drømmen om en havn' er første del af historien (indtil 1960) om Hansted, der bliver til Hanstholm. Trods den geografiske isolation har beboerne i det lille fiskerleje mærket mere til suset fra den store historie end de fleste danskere. De har levet med minetrusler under Første Verdenskrig og set havet flyde med lig efter det store Jyllandsslag. De har oplevet en statsmagt, der skalter og valter med deres huse og fædrene ejendom i 1920ere. De har oplevet, hvordan gyldne løfter og store drømme bliver glemt, da 1920ernes og 1930ernes kriser hærger. De har under tvang forladt deres by, der bliver omdannet til Nordeuropas største fæstningsanlæg. De har oplevet en efterkrigstid, hvor økonomisk smalhans og politisk forsigtighed hæmmer al udvikling. Og nu er de så - med den nye havnelov i 1960 – pludselig blevet 'porten til et større Danmark'. De er blevet en del af et dynamisk, moderne industrisamfund. 'Drømmen om en havn' er levende lokalhistorie, en 'udkants- og udviklingshistorie' og et kapitel i den store danske fortælling.

Knud Holch Andersen, f. 1945.
Historiker. Fhv. lektor ved Thisted Gymnasium & HF-kursus.

Flemming Skipper, f. 1939.
Journalist 1955-95. Siden tilknyttet Lokalhistorisk Arkiv i Thisted.

Jens Andersen, f. 1968.
Historiker og middelalderarkæolog. Siden 2001 leder af Museumscenter Hanstholm.