

# Oddesund Færgested

Af ANDERS SØRENSEN

DER BLEV HER I AARBOGEN 1949 og 1950 meddelt lidt om de to Færgesteder, der danner Bindeled mellem Mors og Thy. Der skal nu i det følgende fortælles lidt om Oddesund Færgested, der var og er Thylands fornemste Forbindelse med Omverdenen, thi som Præsten Knud Aagaard skriver 1802<sup>1</sup>), gik Bøndernes Landhandel mest over Oddesund, hvorfra der førtes Huder og Skind til Ringkøbing, hvorfra man saa til Gengæld hjemførte Tobak og andre Varer, ligesom man ogsaa ad denne Vej førte Kreaturer til Marked i Holstebro, hvortil man ogsaa kørte for at hente Træsko, Skovblade, Stavtøj og andre Trævarer, som førtes dertil fra Skovegnene.

Thyhols Beboere bragte paa lukkede Vogne mange Læs saltede og røgede Aal og Helt gennem hele Jylland og tog med sig tilbage fra Horsens og Fredericia Trævarer, Pærer og Æbler.

Gennem denne Pastor Aagaards Beretning faar man et levende Indtryk af Trafikken over dette Sund. Da Thyholm tilmed var saa fattig paa Brændsel, at en stor Del heraf maatte hentes udefra, blev en Del af dette sikkert ogsaa færges over Oddesund.

Det har dog næppe været nogen ren Spas at befare Oddesund. Gennem det 500 Meter brede og 20-24 Meter dybe Sund gik en rivende Strøm, der ikke altid gjorde Overfarten med de aabne, fladbundede Færger til en Nydelse. Ventetiden, inden Overfartslejlighed bød sig, har vel heller ikke altid været lige behagelig. Paa Grisetaaodde paa Hardsysselsiden laa Krostedet med det lidet tillokkende Navn "Pinen", om hvilket Sted det i et Bryllupskvad af Jacob Knudsen Schanderup hedder:

"Gid Brudeparret leve,  
mens der er Vand i Othe-Sund  
og Krattet der har Ræve,  
mens Piine-Folk har Brændevin  
og Færgemanden Aare."<sup>2</sup>)

At der konsumeredes en Del Brændevin paa dette Sted, hvor Rejsende ofte maatte vente i Timevis, kan næppe forbaus nogen. Der maatte virkelig en ordentlig Opstrammer til, før man begav sig ud paa den besværlige og farefulde Sejlur.

Som nævnt laa Krostedet med det skønne Navn paa Hardsysselsiden, hvorimod selve Færgegaarden laa paa Thysiden. I Ørum Lens Jordebog 1580 nævnes som Færgemand Niels Knudsen, der til Kronen svarede 10 Mark danske. 1585 er Afgiften 13 Mark, 5 Skilling og 1 Album (Lensjordebogen), og denne Afgift svarede uforandret til 1662. Afgiften anføres dog som 10 Mark i et Brev af 22. Juni 1596<sup>3</sup>), hvori Peder Munk, Lensmand paa Vestervig Kloster, faar Ordre til at lægge Oddesund Færgeshus ind under Vestervig Klosters Len og indskrive det i Jordebogen. Meddelelse herom sendes Færgemanden

25. Juni samme Aar<sup>4</sup>). Afgiften paa de 10 Mark siges at skulle ydes af Færgeshuset. Denne Ordning fortryder man dog ret hurtigt, thi 4. Maj 1597<sup>5</sup>) faar Johan Rud, Lensmanden paa Ørum Slot, Ordre til at føre Færgeshuset tilbage til Virum Slot, hvor det "for den daglige Brugs og Førsels Skyld ikke kan undværes".

1629<sup>6</sup>) er Niels Knudsen som Færgemand afløst af Michel Nielsen, der synes at være der endnu 1661, da Kronen<sup>7</sup>) (22. November) skøder Færgegaarden til Elisabeth afd. Albert Baldtser Berents Enke og Arvinger samt Leonhardt Marselis. Færgestedet er da i Matriklen sat til 6½ Td., 1 Skp. og 1⅓ Fdk. og Afgiften er stadig førnævnte 13 Mark, 5 Sk. og 1 Alb., der ogsaa svarede af Niels Nielsen, der 1662<sup>8</sup>) nævnes som Færgemand.

27. Februar 1669<sup>9</sup>) faar Villads Sørensen kongelig Bevilling til at være Færgemand mellem Thyholm og Hardsyssel, og han skal, som det hedder sig i Bevillingen, være tilpligtet samme Færgested forsvarligen og uden billig Klage at forestaa. 6. Februar 1683<sup>10</sup>) faar Ejler Madsen kgl. Bevilling paa at efterfølge Villads Sørensen, men allerede 15. November 1684<sup>11</sup>) fratræder han og efterfølges af Jacob Andersen Trane.

Om disse tre sidstnævnte Færgemænd fortæller Skattemandtallerne intet udover, at Antallet af Tjenestefolk er saa nogenlunde konstant, for det meste 3 Færgekare, hvad der næppe har været for meget til Bestridelse af Overfarten, der i Matriklen 1688 sættes i Hartkorn til 4½ Td. og 2 Skp., hvorimod selve Færgegaarden kun ansættes til 2 Skp., 3 Fdk. og 2 Alb.

Til dette Færgested maatte der, ligesom Tilfældet var ved Sallingsund og Vilsund, svares Naturalydelser. 21. August 1686 tager Delefogden paa Ørum Slot, Mads Jensen paa Smerupgaard, Tingsvidne ved Refs Herredsting om denne Ydelse. 28 Mænd blev spurgt, om Bønderne paa Thyholm ikke altid havde givet Skattekorn og anden Proviant til Oddesund Færgested, nemlig af hver Helgaard en Trave Rug eller Byg, et Faarlemme og et Brød, og om Færgemanden ikke derimod havde holdt Færgerne og andet Færgeredskab ved Magt og ladet bygge nye, naar de gamle ikke længere var tjenlige. Ligeledes spurgte Delefogden de 28 Mænd, om ikke der i forrige Tider blev givet 3 Sk. i Færgespenge af hver Vogn frem og tilbage, og om ikke Jacob Andersen Trane paa andet Aar, saa længe han der havde været, havde taget dobbelt Færgespenge. Til Spørgsmaalet om dobbelte Færgespenge svarede Vidnerne benægtende, hvorimod der svarede ja paa de øvrige Spørgsmaal.

<sup>4</sup> Jydske Registre 5,428b.

<sup>5</sup> Jydske Tegnelser 5,40.

<sup>6</sup> Ørum Lens Jordebog.

<sup>7</sup> Skødebog K. 328b.

<sup>8</sup> Ørum Slots Jordebog.

<sup>9</sup> Jydske Registre 1669, Nr. 20.

<sup>10</sup> Jydske Registre 1683, Nr. 6.

<sup>11</sup> Jydske Registre 1684, Nr. 109.

<sup>1</sup> Fysisk oeconomic og topographisk Beskrivelse over Thye. Viborg 1802.

<sup>2</sup> Hugo Matthiessen: Limfjorden S. 107.

<sup>3</sup> Jydske Tegnelser 4,562.

Jacob Tranes Tid som Færgemand blev iøvrigt ikke lang. 1690 er han afløst af Claus Eggertsen Langemark<sup>12</sup>), der da, foruden af sin egen Person kun skatter af sin Hustru og en Dreng (over 15 Aar), medens han 1699 har 1 Pige og 2 Dreng, der 1705 nævnes som Karle. Claus Langemark dør imidlertid allerede 1707<sup>13</sup>) (begravet 13. Jan.), men hans Hustru, Maren Jepsdatter, fortsætter Færgeriet ved Hjælp af 2 Karle og 1 Pige, men nogen stor Velstand har der næppe været til Huse, eftersom Skattemandtallen 1712 kalder hende en fattig Enke. 1717-19 klarer hun sig stadig med de to Færgekarle. Børnene siges alle at være gifte. Hun døde 1733<sup>14</sup>) (begravet 19. April), men forinden havde Sønnen Reimert Langemark, der 20. Oktober 1715 var blevet gift med Maren Pedersdatter<sup>15</sup>) overtaget Færgeriet. Den Økonomiske Situation var nok blevet lidt bedre, eftersom han 1728-31<sup>16</sup>) maatte betale hele 5 Rdl. i Brandstyr, og 1743<sup>17</sup>) maatte han i Kopskat op med 8 Rd. samt 2 Rd. i Formueskat foruden 2 Rd. i Kopskat for sine 2 Karle.

Reimert Langemark dør 1758<sup>18</sup>) (begravet 23. Oktober). Forinden maa han have købt Færgestedet af Frederik Klingenberg til Øster Hindsels, der 11. Juni 1744 laaner 1800 Rd. af en Christen Bjerregaard mod Pant i Hovedgaarden og bl. a. Oddesund Færgested<sup>19</sup>). Reimert Langemarks Søn Jens, der efterfølger ham som Færgemand, laaner 28. April 1759 af Christen Ørsnes til Helligkildegaard 300 Rd. mod Pant i Oddesund Færgeløb<sup>20</sup>), men noget Skøde ses ikke at være læst i Tiden 1744-59, hverken ved Landsting eller Herredsting.

Jens Reimertsen synes ikke at have siddet særlig godt i det. 4. Maj 1763 laaner han 800 Rd. af Poul Klingenberg mod Pant i Ud- og Indbo foruden 2 Færger og Færgebaade<sup>21</sup>), og 31. December 1764 laaner han af Jørgen Billeschou til Vejbjerggaard i Humlum Sogn 101 Rd. mod 2. Prioritet Panteret i ovennævnte Effekter<sup>22</sup>). 1771 er det forbi med ham som Færgemand. Færgestedet er nu overtaget af Jens Kyndesen, der ved Skøde af 26. April 1771 har købt det af Christen Olesen paa Gudum Kloster, men dette Skøde ses ikke at være læst hverken ved Herredsting eller Landsting, lige saa lidt som der i Panteprotokollerne ses at være læst noget Skøde paa Færgestedet til Christen Olesen. Jens Reimertsen bliver antagelig boende paa Thy, thi 20. Januar 1778 ses han at give Afkaldskvittering for Arv efter sin Broder Jeppe, der er død i Vestindien<sup>23</sup>).

Jens Kyndesen, der nu i en Alder af 34 Aar overtog Færgeriet, synes at have været en ret holden Mand. Folkeholdet var 1787 hele 4 Færgekarle og 2 Tjenestepiger. Nogen Hjælp af Børnene havde han ikke,

da de var smaa. 8. Marts 1775 var han blevet viet i Odby til Michel Poulsens Datter Anne af Odby, der døde allerede 1783<sup>24</sup>) (begravet 14. Sept.). Ved Skiftet efter hende 6. Oktober s. A.<sup>25</sup>) vurderes Boet til 1995 Rd. og 4 Mk. og 12 Sk., heraf Indboet til 395 Rd., 4 Mark og 12 Sk. Ved denne Lejlighed forevistes det føromtalt Skøde paa Færgestedet af 26. April 1771 udstedt af Sr. Christen Olesen paa Gudum Kloster. Af den afdøde Kones Gangklæder udtoges til den 7-aarige Datter Mette Kirstine en blaa Silkedamaskes Kaabe med Sølvhager, en blaa Silkedamaskes Andrienne, en sort Manshesters Hætte med sorte Kniplinger samt en sort Manshesters Muffe med sort og hvid Silkeflos i begge Ender. Den gode Færgeskone har altsaa haft Stadstøjet i Orden.

Allerede 3. April 1784<sup>26</sup>) gifter Jens Kyndesen sig igen - efter kongelig Bevilling uden Trolovelse og Lysning - med Mette Marie Larsdatter.

Den næste Færgemand i Rækken blev Anders Christensen, der efter Jens Kyndesens Død 1798<sup>27</sup>) (begravet 2. April) overtog baade Færgestedet og Enken, til hvem han viedes i Huset uden Trolovelse og Lysning 1. Februar 1799<sup>28</sup>). Foruden Formandens voksne Søn af 1. Ægteskab, Kynde Jensen, havde han 3 Færgekarle og 1 Pige. Han dør dog allerede 10. September 1808<sup>29</sup>). Enken beholder dog Færgestedet, men afhænder det allerede 22. Juni 1812 til Mads Andersen Abildgaard for 12000 Rd. dansk Courant<sup>30</sup>).

Abildgaard maa dog have overtaget Færgeriet før Skødet udstedtes, thi allerede 25. Januar 1812 beder han Generalpostdirektionen skaffe sig 4 Færgekarle, men Amtet kan dog kun anbefale, at der tildeles ham een, hvilket ogsaa sker, men han skal udtage ham blandt fattige, gifte Husmænd.

I 1810 var Fyrdirektør Poul de Løvenørn paa Rundtur til Limfjordens Færgesteder. Om Oddesund indberetter han 6. August til Generalpostdirektionen om Tilstandene her. Færgestedet har hverken Privilegium, Reglement eller Taxt. Der findes dog en gammel Konvention fra 1686 om en Del af Thyholms Beboere gaaende ud paa, at disse skal give Færgemanden Sundkorn imod at han færger dem over for en ringere Betaling og fremfor andre der melder sig til samme Tid.

Om Færgemateriellet udtaler Løvenørn, at Færgerne bør forsynes med et Skvætbord og bedre Sæder. Ligeledes bør der anskaffes en Kastebro og 3 Lygter til at signalere med om Natten samt nogle Flag til Brug om Dagen, eller maaske burde der anskaffes en Raaber til at sætte paa Enden af et Gevær, som ved Afskydning vil give et særdeles højt Knald.

Til Isbrydning maa Færgeriets Ejer kræve Hjælp af indtil 12 af de nærmeste Beboere, der saa til Gengæld maa fritages for Snekastning.

Amtet anmodes nu om at paalægge Færgemanden at foretage de af Løvenørn foreslaaede Forbedringer, og naar

<sup>12</sup> Dueholm, Ørum og Vestervig Amters Skattemandtaller.

<sup>13</sup> Odby Kirkebog.

<sup>14</sup> Odby Kirkebog.

<sup>15</sup> Odby Kirkebog.

<sup>16</sup> Dueholm, Ørum og Vestervig Amters Ekstraskattemandtaller.

<sup>17</sup> Dueholm, Ørum og Vestervig Amters Ekstraskattemandtaller.

<sup>18</sup> Odby Kirkebog.

<sup>19</sup> Landstingets Skøde- og Panteprotokol 41,727.

<sup>20</sup> Landstingets Skøde- og Panteprotokol 44,426.

<sup>21</sup> Hassing-Refs Herreders Skøde- og Panteprotokol 1,155.

<sup>22</sup> Hassing-Refs Herreders Skøde- og Panteprotokol 1,159.

<sup>23</sup> Hassing-Refs Herreders Skøde- og Panteprotokol 2,80.

<sup>24</sup> Odby Kirkebog.

<sup>25</sup> Dueholm, Ørum og Vestervig Amters Skifteprotokol 1773-86.

<sup>26</sup> Odby Kirkebog.

<sup>27</sup> Odby Kirkebog.

<sup>28</sup> Odby Kirkebog.

<sup>29</sup> Odby Kirkebog.

<sup>30</sup> Hassing-Refs Heddens Skøde- og Panteprotokol 5,220.

dette er sket, vil Generalpostdirektionen tænke paa en højere Taxt.

Ved Abildgaards Tiltræden var Færgemateriellet ikke bragt i den ønskede Stand. 4. Maj 1812 gør Generalpostdirektionen Amtet opmærksom paa, at den mindste Færge bør istandsættes, og begge Færger bør forsynes med Skum- eller Skvætbord, ligesom alle Fartøjerne, især Jollerne, bør forsynes med skikkelige og bekvemme Sæder. Der bør anskaffes en Kastebro til søndre Side, og endelig maa der indrettes Signaler som ved Vilsund.

8. December s. A. henledes Amtets Opmærksomhed atter paa disse paakrævede Forbedringer, der næppe kan kræve noget større Økonomisk Offer, end Færgemanden selv kan klare det, og dersom Amtmanden kan faa udvirket dette, er Generalpostdirektionen villig til at skaffe Færgemanden en kongelig Bevilling samt en passende Taxt.

De ønskede Forbedringer af Materiellet fik Abildgaard dog ikke foretaget, maaske paa Grund af Pengemangel, thi det kneb ham aabenbart at faa inddrevet de Færgestedet tillagte Naturalydelser. 28. Juli 1814 møder han ved Hassing-Refs Herredsting og begærer Tingsvidne ført over, hvad han aarlig skal have af Thyholms Land for Transporten over Sundet, og i den Anledning spørger han, om ikke alle Bønderne paa Thyholm uden Hensyn til, om de er Fæstere eller Selvejere, saa længe Vidnerne kan mindes, aarlig har givet til Færgemanden 1 Trave Korn samt et Brød paa 15-16 Pund og et Faarlemme af hver Plov paa Thyholm samt et Maal nymalket Mælk imod at nyde fri Overfart ved Oddesund og yderligere betale 3 Sk. for hver Færd til Færgemanden samt have Ret til Overfart frem for andre, der ikke var af Thyholms Beboere. Hertil svarede Vidnerne, at Ydelserne var som anført, men rigtignok skal adskillige, som ikke kunde navngives, i de senere Aar have undslaaet sig for at yde Afgiften, og nogle havde egenmægtig afkortet samme.

Videre tilspurgtes Vidnerne, om ikke Færgemanden derimod var pligtig til bestandig at holde Færge og Baad vedlige uden nogen anden Udgift for Beboerne, hvilket bekræftedes.

Endelig blev de tilspurgt, om ikke en Gaard paa 3 Td. Hartkorn og derunder regnedes for en halv Plov, og en Gaard paa 3-6 Td. regnedes for en hel Plov. Hertil svarede Vidnerne, at de havde hørt, at en hel Gaard var 6 Td. Hartkorn, og en halv Gaard var 3 Td.

Abildgaards Tid som Færgemand blev imidlertid meget kort. Om Statsbankerotten slog ham ud, kan ikke siges, men allerede den 21. September 1814 skøder han Færgestedet til Mads Knudsen Langballe fra Gadegaard i Humlum Sogn. Færgegaarden er sat i Hartkorn til 2 Skp., 3 Fdk. og 2 Alb. og Færgeløbet til 4 Td. og 2 Skp. Der medfølger i Handelen 2 Færger og 2 Baade, alt for en Sum af 3800 Rd., der unægtelig var en væsentlig Nedgang siden 1812, men Langballe maa dog overtage en Gæld paa 2200 Rd. til Laurs Chr. Djørup til Hindsels.

Ved Tinglysningen forevistes Privilegium paa Krohold af 13. September 1800<sup>31</sup>).

Straks efter sin Tiltræden indsender Langballe Ansøgning om kongeligt Privilegium paa Færgefarten

samt en Taxt svarende til den ved Sallingsund anvendte. Amtet kan anbefale paa Betingelse af, at naar Fartøjerne og Inventaret ikke holdes i Stand, skal der lægges Beslag paa Sundkornet, indtil Manglerne er afhjulpne, og sker det ikke inden 3 Maaneder, istandsættes Fartøjerne paa Ejerens Bekostning.

16. Juni 1815 opnaar Langballe den eftertragtede kongelige Bevilling, der gives paa samme Betingelser som i Anordningen for Sallingsund og Vilsund og med den for Sallingsund gældende Taxt, og fremdeles skal han af Thyholms Beboere nyde den samme Sundafgift som før, mod at han giver dem fri Overførsel, dog saaledes at de maa betale 3 Rigsbankskilling Sølvværdi for hver Vogn, der føres frem og tilbage. Det paalægges Øvrigheden til Sundafgiftens fuldkomne Berigtigelse at lade afholde en Undersøgelse og lade forfatte en fuldstændig Fortegnelse over de af Thyholms Beboere, der er pligtige til at svare aarlig Sundafgift, samt over Afgiftens Størrelse og Beskaffenhed. I Indløsningsgebyr skal Færgemanden betale 13 Rbd. og 48 Rbsk. Sølvværdi, ligesom han til Befordringsvæsenets Fond aarlig maa betale 5 Rbd., der betales i to Terminer, 30. Juni og 31. Oktober, til Befordringsvæsenets Opsynsmand i Holstebro.

Den anordnede Taxt, der gjaldt fra 27. Juni 1815, saa saaledes ud:

---

<sup>31</sup> Hassing-Refs Heddens Skøde- og Panteprotokol 5,334.

I. Naar et helt Fartøj fragtes:

	Mk.	Rigsbankpenge Sølvværdi		Vinter	Sk.
		Sommer	Sk.		
For en stor Færge	3		8	4	4
For en lille Færge	2		4	2	12
For en af Baadene	1		0	1	4

II. Naar der med et Fartøj havest anden Fragt:

1. For en Person og saa meget han holder i Haanden, samt Rejsetøj			6		8
Haandværkssvend, Bonde, Tjener, Soldat, Matros e. l. For et Barn fra 2 til 12 Aar det halve. Børn under 2 Aar samt Nødlidende betaler intet.			4		6
2. For en Hest			8		12
For et Kvægnød			6		8
For et Svin eller Føl			3		4
For en Kalv, et Lam, et Faar eller Gris			2		3
3. For en Chaise, stor holstensk Vogn eller lignende med tilhørende Rejsetøj	2		0	2	8
For en mindre Rejsevogn med ditto	1		4	1	8
For en læsset Arbejdsvogn eller Fjælvogn	1		4	1	8
For en tom ditto			12	1	0
For en Kariol, Kærre e.l. med Rejsetøj			8		12
For medfølgende Heste betales særskilt					
4. For en Tønne Korn			2		3
For en Kuffert, Kasse, Kiste, Pakke e.l. 50 Pund og derunder			3		4
For en ditto 50-100 Pund			4		6
For større eller mindre Størrelser saa vel som for andet Gods i Forhold til foranførte					
III. Hvad enten anden Fragt havest eller ikke: De af Thyholms Beboere, som erlægger Sundkorn til Færgemanden, skal nyde fortrinlig og fri Overfart; dog saaledes, at de erlægger for en Vogns Overfart frem og tilbage			3		3

Sommertiden er 1. April til 30. September. Saafremt en Overfart kræver Tænding af Lygter, betales herfor 4 Sk.

Gør nogen Indgreb i Færgemandens Rettigheder, betales 2-4 Rd. Sølvværdi til Stedets Fattigkasse foruden fuld Erstatning til Færgemanden af dobbelte Færgpenge.

Gik det skævt for Abildgaard, gik det ikke stort bedre for Langballe. 14. Juni 1816 søger han om et Laan paa 2000 Rd. til Istandsættelser mod Sikkerhed i Færgegaarden med alle Bygninger og Redskaber. Amtet mener, at de nødvendige Istandsættelser kan gøres for det halve og mener iøvrigt, at der er Sikkerhed nok, men Generalpostdirektionen afslaar, hvorefter Langballe ved Panteforskrivning af 24. Juli 1817 laaner 400 Rd. af Laurs

Chr. Djørup, der nu skriver sig til Avnsbjerg<sup>32</sup>). Derefter har han vel faaet sat lidt Skik paa Færgemateriellet, eftersom der 29. Januar 1818 kan indberettes, at Færger og Baade nu er i god Stand. Ganske vist mangler der Lygter paa søndre Side, men denne Mangel blev straks afhjulpet.

24. November 1819 er det atter galt med Økonomien. Langballe ansøger nu Generalpostdirektionen om et Laan paa 1600 Rd. rede Sølv mod Pant i Gaard og Tiender og følger til, at dersom Laanet ikke bevilges, bliver alt solgt for ham, og han er ruineret. Med Laanet vil han redde sig ud af en Fordring paa 4000 Rd. for hvilken han er sagsøgt, og han vil miste Færgestedet og sin Næring, dersom han ikke faar Laanet, for hvilket han som Pant kan tilbyde alle sine Ejendele, der er vurderet for 3070 Rd. Sølv. Amtet har alene vurderet Færgemateriellet til 830 Rd. Sølv og anbefaler ham til et Laan paa 1000 Rd. i den almindelige Enkekasse, der desværre giver ham blankt Afslag.

Langballe er dog ikke mere forknyt, end han 28. Februar 1821 atter søger et Laan, denne Gang paa 4000 Rd. Sedler, men ogsaa denne Gang faar han Afslag. Herefter gaar det ned ad Bakke med ham. 2. December 1825 indberetter Amtmand Faye, at der intet paalideligt Fartøj findes ved Oddesund. Han har lagt Beslag paa Sundkornet, men da Langballe baade er fattig og uefterrettelig, saa vil dette næppe bevirke Fartøjernes Istandsættelse. Amtet vil nu foranledige fremskaffet et paalideligt Fartøj, da Færgestedet er af stor Vigtighed. 24. Januar indberetter Faye igen, at det er nødvendigt at fremskaffe en ny Færge. Han har derom tilskrevet Panthaveren, og af en Bygmester har han forlangt Overslag over, hvad en ny Færge samt de øvrige Fartøjers Istandsættelse vil koste. 14. Februar kan Amtet meddele, at Panthaveren vil istandsætte Fartøjerne Imod at forbeholde sig Erstatning af det Offentlige, naar han dertil findes berettiget, og mod at Udgifterne forskudsvis udredes af Postkassen. Saa vidt kom det nu ikke, thi 2. Maj 1826<sup>33</sup>) sælger Langballe Færgestedet med Færgerettigheder og Gæstgiveri for 2200 Rd. rede Sølv til Peder Hansen af Sønderaalum i Agger Sogn. Af Færgemateriel findes en stor Færge med 2 Aarer, 2 Ankre, 2 Tove, 2 Ladebroer, en mindre Færge med Tilbehør, en ny, større Færge, en gammel Færgebaad og en mindre Færgebaad. Mette Marie Larsdatter i Sem, Enke efter Færgemand Anders Christensen, har Ret til at grave 2 Læs Tørv, men denne beskedne Aftægt kom dog ikke til at tyngte Peder Hansen ret længe, da hun døde 1. Juni 1829<sup>34</sup>).

Dette Ejerskifte blev ikke til Skade for Færgeriet, eftersom Amtmanden 17. Maj s. A. kan indberette, at alt nu er i god Stand, men derfor slap Amtmanden dog ikke for at beskæftige sig med dette Færgested. 5. September indsender Faye til Generalpostdirektionen en Klage fra en Mads Richter samt Frøkerne Schauemburg og Bendix over et for langt Ophold ved Færgestedet, fordi nogle Thyholmere pukkede paa deres Ret til fortrinnsvis Overførsel, og Færgemanden fjøede dem. Amtmandem

mener, at slig Fortrinsret er uhjemlet, og at Færgemanden iøvrigt i fornødent Fald bør fremskaffe erfarent Mandskab, saa at begge Færger kan være i Drift samtidig. Efter at Landet ved Agger ikke mere kan befærdes, er Overfarten ved Oddesund forøget meget. Hermed sigtes naturligvis til den af Stormfloderne 3. Februar og 28. November 1825 anrettede Skade paa Aggertangen. Herpaa svarer Generalpostdirektionen 23. September Amtet, at det maa paalægges Færgemanden, naar der er stor Søgning, at have nogle Folk i Reserve, saa at begge Færger kan sættes ind, og det maa samtidig betydes ham, at Thyholmernes Ret til fortrinnsvis Overfart ikke maa udstrækkes til Fornærmelse for andre Rejsende, undtagen naar Thyholmerne ankommer til Færgestedet samtidig med andre Rejsende.

Denne Tilrettevisning faar Færgemanden til 16. December 1827 spidsfindigt at spørge, naar og under hvilke Betegnelser og Rettigheder Oddesund i sin Tid blev gjort til kongeligt Færgested, og om ovennævnte Resolution, hvorved Thyholmerne blev frataget en Del af deres Forret, kan være præjudicerende for ham med Hensyn til det ham tilkommende Skattekor m. v. Hertil bemærker Amtmanden, at Thyholmerne for fortrinnsvis Overfart er forpligtede til at svare de i Tingsvidnerne 1814 og 1816 omtalte Naturalydelser, paa hvilke Oddesund Færgested fra utænkelige Tider har erhvervet Rettighed, og 15. Marts paalægges Generalpostdirektionen Amtet at meddele Hansen, at uanset det i Resolution af 23. September 1826 bestemte hjemler Tingsvidnet af 21. August 1686 ham stadig Ret til omtalte Naturalydelser.

Ovennævnte Svar har maaske nok tilfredsstillet Færgemanden, hvorimod Thyholmerne nok ikke var helt tilfredse, thi 28. Juli 1829 maa Peder Hansen atter ulejlige med denne Sag. Flere af Thyholmerne har nægtet at betale ham for 1827-28, og en Proprietær har endda anlagt Sag imod ham, da han vilde lade Afgiften inddrive. Hertil svares der kort og godt, han efter de af Amtmanden approberede Restancelister ved Udpantning maa søge at faa inddrevet, hvad der efter de gældende Bestemmelser er tillagt ham i Sundafgift.

12. December s. A. kommer der en ny Klage fra Peder Hansen. Denne Gang drejer det sig om Beboerne i Odby Sogn, der hidtil uden Betaling har været ham behjælpelig med Isbrydning i Sundet og med at trække Færgerne paa Land, men nu nægter de at hjælpe ham, og han beder nu om, at det maa gøres til en Pligt. Han støttes af Amtmanden, der mener, at det er en Pligt for Beboerne efter Vejanordningen af 13. Oktober 1793, § 34, og hertil slutter Generalpostdirektionen sig, dog med Bemærkning om, at det kun gælder Isbrydning. Fartøjernes Ophaling maa han selv klare.

Den ihærdige Peder Hansen har dog mere paa Hjærte. 17. Maj 1831 fremsender Amtet en Ansøgning fra ham, om der ved offentlig Foranstaltning kan opføres en Færgebro paa begge Sider af Sundet. Amtmand Faye anser nok Færgebroer for nødvendige, men han mener dog, at det maa paahvile Færgemanden selv. Amtmanden i Ringkøbing mener heller ikke, at Omkostningerne kan paalægges det Offentlige og specielt ikke Ringkøbing Amt. Amtmanden, J. F. Neergaard, finder iøvrigt Anledning til at bemærke, at Strømgangen i det snævre Sund ofte er saa stærk, at det er tvivlsomt, om Færgebroer

<sup>32</sup> Hassing-Refs Herreders Skøde- og Panteprotokol 9,195.

<sup>33</sup> Hassing-Refs Herreders Skøde- og Panteprotokol 10,127.

<sup>34</sup> Hvidbjerg Kirkebog.

kan modstaa den, hvorfor det maaske var mere hensigtsmæssigt at anlægge Havne, hvad der dog kan have sine Ulemper, f. Eks. ved Tilsanding, ligesom han ikke finder, at det vil være til nogen Lettelse for Kreaturtransporterne nordfra, og den hele Foranstaltning kan blive af endnu mindre Vigtighed, dersom det bliver til noget med at tilstoppe Aggerkanalen.

I Generalpostdirektionen slaar man sig dog ikke til Ro med de Herrer Amtmænds Udtalelser, men sender Havne- og Fyrinspektør Leth, der er Statens Konsulent i Færgesager, derop for at tage Forholdene i nærmere Øjesyn. I sin Indberetning af 9. Marts 1833 gør Leth opmærksom paa, at Gennembruddet ved Agger har givet Oddesund Færgested langt større Betydning; saaledes er Overførslen af Kreaturer forøget indtil det tredobbelte, men Gennembruddet har tillige gjort Overfarten vanskeligere ved den forøgede Strømgang. Ind- og Udskibningen sker nu ved Hjælp af Kastebroer paa forskellige Steder efter Vindens og Strømmens Beskaffenhed og kan af og til slet ikke finde Sted. Saaledes sker det ofte, at hele Flokke af Kreaturer maa vente flere Dage paa at komme over formedelst manglende Broer.

Til Organisation af en fuldstændig tidssvarende Færgeindretning vil der efter Leths Mening kræves foruden en Sejlfærge 4 Broer, 2 paa hver Side af Sundet, og disse bør bestaa af stenfyldte Brohoveder med Træbroer ind til Land og stensatte Vaser ind over Strandbredden, og hertil maa de større Sten hidføres andetsteds fra. Hver af Broerne, der maa være 60-80 Alen lange, vil koste ca. 2000 Rd. og noget mindre, dersom Kørsel og Haandarbejde kan udføres af Amtets Beboere. Færgen vil koste ca. 600 Rd. Imidlertid bør man ikke skride til Handling, før man faar Klarhed over, hvorvidt Forbindelsen til Lands over Aggertangen genoprettes, men ellers er Istandsættelsen af Færgestedet absolut nødvendig.

Rentekammeret, hvis Mening ogsaa maa høres, har ladet Overdigeinspektør, Generalmajor Christensen i Rendsborg se lidt paa Forholdene, og efter hans Mening er der stor Sandsynlighed for, at Aggerkanalen ved Naturens egne Kræfter snart vil lukke sig, men hvornaar det vil ske, udtaler han sig fornuftigvis ikke om.

Før man i Generalpostdirektionen vil tage nogen Beslutning, beder man atter om Amtmand Fayers Mening om den ulyksalige Aggerkanals Indflydelse paa Oddesund Færgested, Vigtigheden af et Broanlæg der paa Stedet, om Antallet af Kvæghoveder, Heste, Kalve, Faar etc. samt Vogne m. v., der nu aarlig overføres, og i hvilket Forhold dette er vokset siden Gennembruddet ved Agger. Saafremt Amtet paa Grund af Uvished om hvorvidt og hvornaar Færdselen til Lands over Agger kan genoptages maa anse et Broanlæg for nødvendigt, da om det maa anses for hensigtsmæssigt at følge Leths Forslag, samt om Ejeren af Færgestedet er villig til at udrede Omkostningerne, og om han ikke kan hjælpes med Bidrag af Amtets Repartitionsfond, saaledes som det var Tilfældet ved Nørresundby, hvor meget betydelige Arbejder udførtes for Amtets Regning. Nogen Hjælp fra Ringkøbing Amt maa man ikke vente, da dette Amt ingen Interesse har i Oddesund Færgested.

Til alle disse Spørgsmaal svarer Amtmand Faye, at skønt det vil være særdeles bekvemt at faa anlagt 2 eller 4

Broer, vil Udgifterne ikke staa i noget rimeligt Forhold til Nyttens, hvorfor han anser det for tilstrækkeligt, at den nuværende Færgebro gøres nogle faa Alen længere. Skulde Leths Forslag bringes til Udførelse og betales alene af Refs Herreds Beboere, vilde Byrden blive uoverkommelig, men blev Udgifterne fordelt paa hele Amtets Hartkorn, kom mange til at betale for noget, som de aldeles ingen Nytte vilde faa af, hvorimod en lille Udvidelse af de nuværende Broer kunde paalægges Færgemanden, som dog har haft betydelige Fordele siden Aggerkanalens Aabning, og saa meget mindre fortjener dette Færgested Anvendelse af de projekterede Omkostninger, som det lader sig formode, at Aggerkanalen vil lukke sig.

Der foretages nu ikke videre i Sagen, da Rentekammeret finder Omkostningerne for store, men man har midt under Sagens Behandling opdaget, at Peder Hansen i flere Aar har haft Færgefart og Krohold uden Bevilling, og dette Forhold maa naturligvis bringes i Orden, hvorfor Hansen affordres en Ansøgning om Stadfæstelse af Privilegiet. Ansøgningen blev imidlertid henlagt indtil Brospørgsmaalet blev klareret, men da dette Spørgsmaal, som vi lige har set, faldt til Jorden, skulde Bevillingsspørgsmaalet altsaa tages op til Behandling, men inden man naaede saa vidt, indberetter Postmester Bay i Holstebro, at Peder Hansen er død (12. September 1833<sup>35</sup>), men Enken vil blive ved Færgestedet, hvad hun dog ikke gjorde saa længe, thi 16. November 1834 indberetter hun, at hun har solgt Færgegaard og Færgeløb samt Inventarium til Christen Overgaard, der dog allerede 1. Maj 1838 sælger det videre til Christoffer Rasmussen.

Nogen god Start fik Rasmussen ikke. 21. August 1838 indsendes Færgedagbogen med en Klage fra et Rejsende, der har ventet fra Aften til Morgen paa at komme over fra Syd til Nord, fordi man ikke havde observeret, at der blev signaleret med Lygte. Da det ikke er første Gang, der er klaget over forgæves Anvendelse af Signaler paa Sydsiden, spørges Amtmanden, om der er Grund til at paalægge Færgemanden at holde en Baad paa Sydsiden om Natten. Dette finder Amtmanden dog ingen Grund til, da Nyttens ikke vil staa i noget rimeligt Forhold til Omkostningerne, hvorfor man nøjes med at paalægge Færgemanden at lade Folkene være til Stede for at se efter Signaler fra Sydsiden om Vinteren fra Kl. 6 Morgen til Kl. 10 Aften og om Sommeren fra Solens Opgang til Kl. 11 Aften.

Aaret efter findes der atter en Klage i den indsendte Dagbog, hvori Pastor A. P. Prior i Vandborg har besværet sig over at være bleven opholdt ved Færgestedet, idet Vejret om Aftenen ikke tillod Overfart, og Færgefolkene undlod at holde Vagt om Natten. Da Uvejret straks efter Midnat stilnede af, og Overfart saaledes kunde være gaet for sig, var Færgefolkene ikke nærværende. Færgemanden svarer hertil, at der hele Natten indtil Kl. 4 om Morgenen rasede saa stærk en Storm, at Færgen ikke uden at udsættes for Beskadigelse kunde sættes over, og at hverken han eller Folkene gik til Hvile den paagældende Nat, men holdt Vagt hele Tiden. Hertil bemærker Herredsfogden, at Færgemanden, dersom Vind og Vejr havde tilladt det, burde have udført Transporten, og at han

---

<sup>35</sup> Thisted Amts Skiftedesignationer 1833.

iøvrigt maa være parat hele Natten, og man har nu instrueret ham om, at han maa vise de Rejsende al mulig Forekommenhed saavel ved Overfarten som med Beværtningen.

Pastor Prior skriver senere til Generalpostdirektionen, at han har skrevet Klagen efter bedste Overbevisning og i Overensstemmelse med flere Passagerer. Under den foregaaende Færgemand (Overgaard) blev der ofte overført baade Heste og Vogne i værre Vejr end nævnte Nat, og at Opholdet udelukkende maa tilskrives Færgemanden.

Herefter fremsætter Pastor Prior følgende Forslag:

1. Der anbringes en Færgebro paa hver Side, saa Færgen kan lægge til selv i ondt Vejr.
2. Der skaffes nye Færger.
3. Der holdes flere Færgefolk, og
4. at disse faar fast Løn i Stedet for at de nu lønnes af de Drikkepenge, de kan faa af de Rejsende.
5. Taxterne forhøjes noget.
6. Der nedsættes en Kommission til at bedømme, hvorledes Færgvæsenet dersteds hensigtsmæssigst kan organiseres.
7. Der føres strængt Tilsyn med at Færgemanden nøje opfylder de ham paahvilende Pligter.

Dette sikkert velmente Forslag sendtes 17. Marts 1840 til Havne- og Fyrinspektør Leth til moden Overvejelse.

Som Amtmand Faye skrev 13. Juli 1833, havde Rasmussen haft betydelige Fordele siden Aggerkanalens Aabning, hvormed vel hentydes til den øgede Overfart. Som det vil ses af det følgende, var det sandelig ikke lutter Velsignelser, Vesterhavets umiddelbare Adgang til Limfjorden bragte Færgemanden ved Oddesund. Saaledes sender Amtet 9. Marts 1839 Andragende fra Færgemanden om en Understøttelse til Afhjælpning af den betydelige Skade, som Vandfloden den 8. Januar s. A. tilføjede Færgegaarden, eller om Generalpostdirektionen vil overtage samme. Til Ansøgningen bemærker Amtmanden, at det bliver nødvendigt at flytte Færgegaarden højere op paa Stranden, men de dermed forbundne Omkostninger kan endnu ikke opgives. Iøvrigt finder man det betænkeligt at overlade Ombygningen til den nuværende Færgemand. Med Hensyn til det Offentliges eventuelle Overtagelse af Færgestedet oplyses, at det har kostet den nuværende Ejer 9200 Rd.

11. September s. A. melder Amtet om en ny Jobspost. Færgens Leje er nu fyldt med Sand og Sten og saaledes fuldstændig lukket. Den ny Færgegaard foreslaas bygget paa  $1\frac{1}{4}$  Alens Grundmur, hvortil Færgemanden behøver en Hjælp paa 500 Rd.

12. Februar 1840 maa Amtmanden desværre atter bringe daarligt Nyt fra Oddesund, hvor man hjemstøget af en ny Stormflod 18.-28. Januar. Færgegaarden sattes under Vand, og Beboerne maatte forlade den. Af indkomne Kollektpenge til Vandlidte tildeltes der Færgemanden hele 800 Rd., som blev staaende i Amtstuen, da man ikke turde betro dem til Rasmussen paa Grund af hans ringe Energi og trængende Omstændigheder, ligesom man ikke mente, at han kunde klare de øvrige Omkostninger, som Færgegaardens Flytning vilde medføre, hvorfor det henstilledes at overveje Rasmussens Tilbud om at overlade Generalpostdirektionen Færgegaarden for Købesummen.

Stormfloden ramte dog ikke alene Færgegaarden, men ogsaa den til Færgestedet førende Vej, som Amtet havde anlagt. Den var allerede haardt medtaget efter den forrige Stormflod, og man havde lige naaet at faa den af Vandfloden fre mbragte Rende fyldt ud igen, da den sidste Stormflod Ødelagde den i en saadan Grad, at det vilde være umuligt ved almindeligt Vejarbejde at faa den fremkomne dybe Grav fyldt ud igen. Amtmanden har i den Anledning konfereret med Kaptajn Leth, som mente, at der ikke var andet at gøre, end at opføre en Bro over Aabningen, hvad der vil være meget bekosteligt og ganske overstige Repartitionsfondens Evner, foruden at det vil være usikkert, om en saadan Bro vil kunne staa sig i den løse Sandbund ved en ny Stormflod. Dersom Generalpostdirektionen bestemmer sig for en saadan Bro, henstiller Amtet, at dette Foretagende sker paa Vejvæsenets Bekostning efter Aftale med Rentekammeret.

Kaptajn Leth, der har været paa Aastedet for at tage Skaderne nærmere i Øjesyn, mener at Færgegaarden maa flyttes endnu i indeværende Sommer til et Sted, som Amtmanden har foreslaaet, men da Grunden ikke tilhører Færgegaarden, maa der af Amtet udtages den fornødne Byggegrund. Ved Flytningen maa iagttages, at der i Stedet for de hidtilværende forskellige Stalde opføres een rummelig Rejsestald eller Lade med Porte for Enderne til Gennemkørsel og af en saadan Bredde, at der kan staa en Række Heste paa hver Side og desuden være Plads til at 2 Vogne kan passere hinanden. Stuehuset maa gøres højere og indrettes bekvemmere. De øvrige Udhuse maa lægges saaledes, at det hele kommer til at danne et indelukket firkantet Gaardsrum, hvori der maa anbringes en Brønd. Det maa endelig overdrages den lokale Øvrighed at, føre Tilsyn med Arbejdets Udførelse, og heri har Færgemanden erklæret sig enig og vil foretage det videre fornødne, mod at han foruden foranførte 800 Rd. faar yderligere 400 Rd.

Foruden Flytningen af Færgegaarden finder Leth det ganske nødvendigt at faa Vejen til Færgestedet forsvarligt istandsat, og han henstiller, at Generalpostdirektionen beder Rentekammeret lade Terrainet undersøge af en Ingeniørofficer, under hvem Arbejdet maa udføres for Statskassens Regning.

At anlægge Udskibningsbroer er Leth meget betænkelig ved efter at Sø- og Strømgang er blevet voldsommere og Højvandet fra Vesterhavet hyppigere, ligesom han paa den anden side finder saadanne Broer mindre nødvendige, da der intet er i Vejen for at Ind- og Udskibning finder Sted paa samme Maade som hidtil.

Færgemanden bevilges trods Amtmandens Betæneligheder virkelig de ønskede 400 Rd. udover de allerede bevilgede 800 Rd., naar han lover at opføre Gaarden i komplet Stand, og at Gæsteværelserne faar en anstændig Indretning. Gaarden skal anbringes 5-600 Alen nord for den nuværende og være færdig inden 1. Oktober 1840. Dette gaar Rasmussen ind paa 30. Juli, og samtidig drister han sig til at søge om et Laan paa 6000 Rd., han skylder paa Færgegaarden, og som er opsagte, men her bliver der straks vinket af.

Trods den korte Frist kan Rasmussen 16. November meddele, at den nye Færgegaard nu i al Væsentlighed er færdigbygget som af Leth foreslaaet, og han beder nu om

at faa Pengene udbetalt, hvad han ogsaa faar, efter at Amtmanden har ladet Nybygningerne syne.

Kaptajn Leths Forslag til Udbedring af den Ødelagte Vej til Færgestedet vinder Rentekammerets Bifald, idet man vil lade Ingeniørkorpset anlægge en Dæmning, der vil koste 1200 Rd., som Kongen har bevilget, og hermed naaede man altsaa at faa udslettet Sporene efter Stormfloderne.

Trods den gode Hjælp, der ydedes Rasmussen, gaar det stadig daarligt for ham. Under en Storm den 4. Januar 1841 mistede han sin store Færge, der drev bort efter at have sprængt Ankertovene, og han saa den ikke siden. Han søger nu om et Laan paa 400 Rd. til Anskaffelse af en ny. Han kan dog kun byde 2. Prioritets Panteret, da han har pantsat samtlige sine Ejendele for 600 Rd. til Christen Overgaard i Hvidbjerg. Trods den daarlige Sikkerhed faar han dog Laanet mod 4 % p. a. og med et Afdrag paa 50 Rd. aarlig. Der kræves dog, at den nye Færge skal være mindst 14½ Alen lang, og at den skal kunne overføre en Vogn og 5 Heste. Den blev dog noget større, thi et den 2. Februar 1842 afholdt Syn fortæller, at den er hele 20 Alen lang og 5 Alen og 9 Tommer bred og stikker 1 Alen og 2 Tommer, ligesom den siges at være bygget af gode Materialer, Bunden af 3 Tommer Fyrreplanker og det øvrige af 1½ Tommer Egeplanker.

1842 har Rasmussen forsøgt at afhænde Færgestedet til sin første Færgekar, Christen Tøgersen af Agger, der i den Anledning ønsker et Laan paa 6000 Rd. rede Sølv hos Generalpostdirektionen. Herredsfoged Fischer anbefaler Tøgersen som en stræbsom og søkyndig Mand, der kan bestyre Færgeriet til de Rejsendes Tilfredshed. Amtet anbefaler ligeledes og henviser til, at over dette Færgested føres alle Kreaturer fra Amtet undtagen fra Mors, Rasmussen betegnes som uskikket til at forestaa Færgeriet, og at det er et almindeligt ønske, at der kommer en kyndig Mand til. Trods de gode Anbefalinger afslaaes hans Andragende.

Inden vi forlader den uheldige Rasmussen, skal vi lige høre lidt om hans sidste uheldige Optræden, inden han forlader Færgestedet. 8. Juli 1842 klager Købmand Oluf Christensen i Aalborg over total Ukyndighed og Mangel paa god Villie hos Rasmussen. Opholdsstedet (altsaa den nye Færgegaard) har fugtige og snavsede Senge med muggent Halm etc. og Stedet bør skifte Navn med det paa den anden Side liggende Sted, "Pinen", hvor de Rejsende faar en særdeles god Modtagelse.

Efter denne grufulde Salve beskriver Aalborgkøbmanden sin besværlige Rejse. Fra Nykøbing over Næssund til Lemvig kom han Søndag Aften den 8. Maj ved Solnedgang til Oddesund og forlangte at bliver overført med en lille Vogn og et Par smaa Heste. Færgemanden og hans Folk forsikrede, at det urolige Vejr absolut ikke tillod det, hvorefter han indvilligede i at overnatte paa den bestemte Betingelse, at Færgemanden stod inde for, at han kom over, saasnart Vejret tillod det, hvad han ogsaa lovede og tilføjede endda, at der vilde blive vaaget hele Natten for at se Vejret an. Da Christensen næste Morgen Kl. 4 stod op og gentog sit Forlangende, laa Folkene i deres Senge endnu, men medens han nød en Kop Kaffe, blev Baaden sendt over under Foregivende af at søge den bedst mulige Landingsplads. I Stedet for straks at vende tilbage gik Folkene paa Kroen, hvor de gav sig god Tid og kom først

tilbage en Times Tid efter med nogle Passagerer. Nu skulde de imidlertid styrkes til at foretage en ny Rejse, og da Vinden stedse tiltog i Styrke, forsømtes saaledes den til Overfart gunstige Lejlighed, og da Klokkeren var 8, erklærede Færgefolkene rent ud, at nu var det umuligt at sætte over med Færgen, fordi Søgangen vilde fylde den med Vand, skønt Landsætningen efter Christensens Mening, med Vinden i Nordvest, kunde ske i smult Vande i Læ af sydøstre Odde ligesom Indskibningen under den nordvestre, men de nægtede at forsøge. At de ikke vilde, skyldtes vel, at de ved denne Overfart kom til at ro 50-100 Favne længere. Man ventede nu hele Formiddagen til ingen Nytte, og for ikke at spille mere Tid, rejste Christensen nu over Thisted hjem, og efter at have forvundet een i den usle Seng i Færgegaarden paadraget Forkølelse maatte han saa atter se at komme til Lemvig.

Til denne lange Klage, der iøvrigt endte med en Lovsang til Ære for den forrige Færgemand, erklærer Rasmussen, at det var ganske umuligt at sætte over paa Grund af en rasende Storm. 2 Hesteprengere med 48 Heste vilde ogsaa gerne have været færget over, men de indsaa det umulige heri. Vinden var Sydvest og ikke Nordvest, saa der var ikke Læ bag Odderne, hvad Prangerne kan bevidne. Iøvrigt kendte han Christensen fra tidligere Besøg og betegner ham som en Mand, der har Lyst til at skabe Uenighed, naar det er ham muligt.

Rasmussens Svar tages til Efterretning, men han faar dog Paalæg om at imødekomme de Rejsendes ønsker saa hurtigt som muligt.

Dette Paalæg blev Generalpostdirektionens sidste Hilsen til Chr. Rasmussen. 12. December 1842 meddeler Herredsfoged Fischer, at Færgegaarden er solgt til Mads Jepsen Madsen fra Nymølle i Salling (Skøde af 24. Juni 1843, læst 13. Juni 1844), der skal overtage Færgeriet 15. April 1843, hvorefter Rasmussen flyttede til Flynder Mølle.

Mads Madsen faar sin kongelige Bevilling 11. Maj 1844, men havde dog overtaget Færgeriet som ovenfor anført. Nogen helt god Start fik han ikke. Købmand, Konsul F. C. Bendixen i Thisted har 9. November 1843 skrevet lidt i Færgens Dagbog, som han dog selv hævder ikke skal opfattes som Klage men som ønske. Paa en Rejse til Lemvig kom Konsulen til Oddesund om Eftermiddagen Kl. 4 og vilde overføres med Baad og fra den søndre Side fortsætte med Extrapost til Lemvig, hvor hans Nærværelse krævedes inden Aften. Kort efter Ankomsten landede Baaden med Passagerer fra den anden Side, og af disse saavel som af Færgemanden, der var med, erfarede, at det var forbundet med Fare at lande paa søndre Side, da Søen som Følge af en frisk Kuling af Vestnordvest var høj, hvorved man udsattes for ved Landing at faa Baaden fyldt med Vand. Vejret var dog ikke værre, end at Baaden uden Vanskelighed eller Fare kunde roes over, kun Landing var farlig, men saafremt der paa Sydsiden havde været en Landingsbro, havde hans Ophold ved Færgestedet været unødvendigt.

Kaptajn Leth, der spørges, ser ogsaa det ønskelige i at faa Landingsbroer paa Sydsiden, men ønsker dog en Udtalelse fra Færgemanden, vel nærmest angaaende Betalingspørgsmaalet, thi i en af Leth under 23. August 1842 afgiven Betænkning har denne slaaet til Lyd for at lade Vejkassen betale Landingsbroer, da Landevejen fra Holstebro til Thisted gaar over Oddesund, men om noget



saadant vilde Rentekammeret ikke høre Tale. 2. April 1844 erklærer Madsen, at han efter sin Overtagelse af Færgeriet har søgt at afhjælpe Manglerne. Bl. a. har han indrettet Staldrum til 60 Heste. Han har ogsaa stadig haft gode Spise- og Drikkevarer og ordentlige Tjenestefolk. Taxten finder han meget lav; den har heller ikke været underkastet nogen Forandring, siden Gennembruddet ved Agger besværliggjorde Overfarten. Thyholms Beboere er ikke særlig ivrige efter at betale de dem paahvilende Naturalydelse, nogle nægter endda at rykke ud med dem, og han mener ikke, at han er i Besiddelse af noget Dokument, som hjemler ham Ret dertil. Til det sidste Punkt føjer Amtet, at føromtalte Tingsvidner af 21. August 1686 og 18. Juli 1814 samt en Undersøgelsesforretning af 10. Juni 1816 maa antages at indeholde fornøden Hjemmel, og hertil slutter Generalpostdirektionen sig og beder Amtet træffe Foranstaltninger til at værne om de Færgemandens tilkommende Rettigheder.

Denne Afgørelse har ikke passet Thyholmerne, der i 1847 ansøger Danske Kancelli om Fritagelse for at yde Naturalier mod at betale almindelig Taxt. Kancelliet overlader Afgørelsen til Generalpostdirektionen, der lader det blive ved den i 1844 trufne Afgørelse.

Om Færgemandens Pligter med Hansyn til Overfarten fra søndre Side hersker der nogen Tvivl. Saaledes skriver Amtmanden 28. Juni 1849 til Generalpostdirektionen, at der i Anledning af de efter militære Autoriteters Forlangende trufne Foranstaltninger til en hurtig Overførsel i paakommende Tilfælde af en Afdeling af General Ryes Korps ved Odde Sund er opstaaet det Spørgsmaal, om Færgemanden er forpligtet til at holde en letroende Baad paa Sydsiden for at passe Overfarten fra nævnte Sted. Madsen har anset sig for fritaget for at holde Baad derovre efter Generalpostdirektionens Bestemmelse af 11. December 1838, der foreskriver andre Forholdsregler, men Amtet har fundet det tvivlsomt, hvorvidt disse kan anvendes efter Generalpostdirektionens Skrivelse af 27. Januar 1844 om at Reglementet for Sallingsund og Vilsund ogsaa skal gælde for Odde Sund, og Amtet finder det under alle Omstændigheder nødvendigt, at der er en Baad paa søndre Side.

Kaptajn Leth anser det for nødvendigt særligt om Natten at have en Baad paa Sydsiden, hvad der heller ikke kan være vanskeligt for Færgemanden, da der jo paa den anden Side findes Krostedet "Pinen", ligesom det i fornødent Fald kan overdrages Kromanden at holde Baad til regelmæssig Overfart mod taxtmæssig Betaling.

Uden at blande sig i hvorledes Færgemanden ellers vil bære sig ad, paalægges det ham at holde en Baad paa Sydsiden, men som af Kaptajn Leth foreslaaet, træffer Madsen Aftale med Kromanden i "Pinen" om at passe Baaden, hvilket Arrangement godkendes.

Da Treaarskrigen var forbi, søgte Madsen igen at slippe for at holde Baad paa Sydsiden. I Løbet af det sidste Aar er Baaden overhovedet ikke blevet benyttet, og en Færgekarr vil ret ofte være ude af Stand til at ro over Sundet formedelst den rivende Strøm og stærke Sø. Det vil saaledes kun være i de faa Nattetimer og i godt Vejr, at Karlen kan være de Rejsende til nogen Nytte, og Færgeløbet er ikke bredere, end man kan se et Signalfag om Dagen og en Lygte om Natten. I stille og taaget Vejr staar der stadig en Færgekarr Vagt for at bemærke

eventuelle Signaler. og til Betyggelse roes der en Gang imellem over, selv om der ingen Fragt er. Da det saaledes ikke er til nogen Nytte, søger han nu om at blive fri for at holde Baad derovre, hvad der koster ham 100 Rd. aarlig. Amtet kan ikke anbefale, skønt det maa være byrdefuldt, men foreslaar, at det forsøgsvis tillades ham kun at holde Baad derovre fra Mørkets Frembrud og i taaget Vejr, naar Signalerne ikke kan ses, men paa Betingelse af at fuldstændig Forpligtelse atter indtræder, dersom der klages, og paa disse Betingelser bevilges det ansøgte.

Fra 1. April 1851 skal der holdes 2 store Færger hver med 4 Mand disponible til Kvæg- og Fragttransporter. Da Dampskibsforbindelsen mellem England og Limfjorden nu aabnes, og Skibet skal anløbe Odde Sund, vil der udkræves en af de store Færger til Transport af Kvæg og Gods ud til Skibet. Bestemmelsen kan altsaa kun overholdes ved at skaffe en Færge til, hvad der ikke kan svare Regning, og Madsen beder nu om, trods Bestemmelsen, at maatte bruge den ene Færge til Transport ud til Dampskibet, hvilket tillodes foreløbigt for et Aar.

De mange Kvaler synes i Længden at have trættet Madsen. Fra 1. Maj 1851 bortforpagter han Færgegaard og Færgeret til Købmand Hans Thomsen i Ringkøbing, der nu søger Bevilling paa Færgeri og Krohold. Han møder med Anbefaling fra Sønderbjerg-Odby Sogneforstanderskab og Byfogden i Ringkøbing, men faar dog Afslag, da Generalpostdirektionen ønsker, at Bevillingen som tidligere skal lyde paa Ejeren, saa Madsen maa selv passe Færgeriet, hvad der nok kan sætte sin Mand graa Haar i Hovedet. Saaledes indberetter Postinspektør Zahrtmann 7. Juni 1851, at Mangel paa Landingsbroer i Forening med den stærke Strøm i det smalle Løb ofte hindrer Brugen af Færgerne og tillader kun Brugen af Baadene, der jo ikke kan medtage Heste og Vogne. I de sidste 14 Dage før Zahrtmann inspicerede Færgestedet havde Færgerne saaledes kun været ovre 2 Gange, og man havde derfor grebet til det Middel at lade ca. 100 Heste og Kreaturer, der i lang Tid havde ventet paa Overførselsmulighed, svømme over, men med kostbare Dyr kunde det jo let være forbundet med betydelig Risiko.

Den efterfølgende Vinter omkommer Madsen paa Fjorden, og som Bestyrer for Enken søger Knudsen nu atter at faa Bevilling, men faar atter Afslag, hvorefter Bevillingen overføres fra den afdøde Færgemand til hans Enke, Dorthea Wilde, født i Løgum i Tønder Amt.

18. Marts 1853 viedes Dorthea Wilde i Hygom til Strandingskommisær Christen Kastberg, født i Heldum Sogn (Søn af Proprietær Kastberg til Ballegaard). Vielsen fandt Sted i Huset efter kgl. Bev. af 25. Februar 1853. Bruden boede da i Hygom Mølle, som hendes første Mand ogsaa havde ejet. Vielsesattesten tinglyses 20. April 1854 som Adkomstdokument paa Færgegaard, hvis Hartkorn nu er 6 Skp., 2 Fdk. og 2 Alb., og herefter faar Kastberg Bevilling paa Færgeriet. Han blev dog hurtigt klar over, at det ikke var nogen god Forretning at drive Færgeri her.

20. Maj 1856 ansøger han om at maatte faa den gamle Taxt fordoblet. Den var med enkelte Ændringer i 1818 den samme, som fastsattes i 1815. For at bevise det nødvendige heri opstiller han følgende Regnskab:

Gennemsnitindtægt aarlig .....	850 Rd.
<u>Naturalydelse</u> .....	<u>300 Rd.</u>
	1150 Rd.
Udgifter:	
Kost og Logi til 4 faste	
Færgekarle .....	851 Rd. 4 Mk.
Lønninger .....	110 Rd.
Løn til 4 Ekstrakarle,	
hver i 20 Dage.....	80Rd.
Kost og Logi	
i samme Tid .....	46 Rd. 4 Mk.
<u>Færgerevisitter</u> .....	<u>200 Rd.</u>
	1288 Rd. 2 Mk.

Til dette Regnskab, der altsaa giver et reelt Underskud paa 138 Rd., bemærker Kastberg, at Oddesund er det besværligste Færgested i Fjorden, og at der stadig savnes faste Landingsbroer. Dersom han kan faa Taxten fordoblet, vil Regnskabet antagelig se saaledes ud:

Indtægt af Færgeriet .....	1700 Rd. 0 Mk.
<u>Naturalydelse</u> .....	<u>300 Rd. 0 Mk.</u>
	2000 Rd. 0 Mk.
Ovennævnte Udgifter .....	1288 Rd. 2 Mk.
Kost og Logi til 2 Karle mere .....	425 Rd. 5 Mk.
<u>Løn til 2 Karle</u> .....	<u>160 Rd. 0 Mk.</u>
	1874 Rd. 1 Mk.

Til Færgemanden bliver der altsaa 125 Rd. og 5 Mark.

Herredsfoged Voigt anbefaler, idet han bemærker, at der intet er at klage over med, hensyn til Overfart og Mandskab, hvorimod der ikke uden Grund er klaget over Beværtningen i Færgegaarden. Amtmanden kan derimod ikke anbefale, saalænge det ikke kan godtgøres, at Færgemanden har ofret noget til Færgehusets Forbedring og udvist Dygtighed, og med denne Udtalelse var Ansøgningens Skæbne beseglet.

Da Døden allerede indhentede Christen Kastberg 8. Januar 1860<sup>36</sup>), kom han ikke til at udvise den af Amtmanden efterlyste Dygtighed. 10. April 1860 forpagter Enken Færgestedet bort til Jens Nielsen Mærsk paa 10 Aar for en Afgift paa 1100 Rd. aarlig. Som Kaution gives Pant i Ind- og Udbo samt i hans Stedfaders Christen Jeppesens Gaard i Østermærsk i Fjaltring Sogn, Mtr. Nr. 32. Ved samme Lejlighed vurderedes Færgemateriellet saaledes:

En stor Færge .....	250 Rd.
En lille Færge.....	275 Rd.
4 Aarer til Færgerne .....	16 Rd.
En stor Baad med 4 Aarer.....	30 Rd.
En lille Baad med 4 Aarer.....	25 Rd.
Fire Landingsbroer (Kastebroer) .....	18 Rd.

Dorthe Wilde havde dog først tilbudt Generalpostdirektionen Ejendommen efter Taxation, men dette Tilbud ønskede man ikke at antage.

Spørgsmaalet om ordentlige Landingsforhold var nok gemt, men ikke glemt. Saaledes meddelel Finansministeriet 1. September 1859

Generalpostdirektionen, at en Havn paa Nordsiden og Landingsbro paa Sydsiden vil koste ca. 40.000 Rd., der kan betales af Vejkassen, Postvæsenet og Thisted Amt hver med  $\frac{1}{3}$ , og at fremtidig Vedligeholdelse kan overtages af Amtet mod Bropenge.

Da Ringkøbing Amt har afslaaet at overtage Vedligeholdelsen af en eventuel Bro paa Sydsiden, spørges Thisted Amt 5. September 1860, om man kan paalægge Færgestedets Ejerinde at vedligeholde denne Bro mod Bropenge.

Et foreløbigt Projekt af Kaptajn Hedemann har været forelagt Kaptajn Leth, der 22. September 1860 svarer tilbage, at Nyttens og Nødvendigheden er uomtvistelig. Han anser det dog for gavnligt, om Havnemolerne føres saa langt ud, at Indløbet kan faa den rigtige Dybde, men en foreslaaet Dybde i Havnen paa 10 Fod anses ikke for nødvendig, naar Færgen kun stikker 5 Fod. Med Hensyn til Bro paa Indersiden af Grisetaaodde finder han det rigtigt, at en fyldt Bro, som foreslaaet, vil afgive bedst Læ, men han vil dog tilraade, at den Del af Broen, der skal staa vinkelret paa Kysten, saa vidt muligt bliver en aaben Bro, saa Vandet kan have frit Gennemløb og derved forhindre Tilsanding ved Broens Sider.

I Foraaret 1861 kan Finansministeriet meddele, at Beløbet er bevilget, og at Arbejdet er overdraget Ingeniørkorpsset. Thisted Amt har erklæret sig villigt til at vedligeholde Anlægget paa begge Sider mod at faa Indtægten og foreslaar, at det paalægges Ejeren at yde 200 Rd. aarlig til Vedligeholdelse, og at hun maa afgive fornøden Grund paa Thysiden til et Hus til en Opsynsmand.

Ejerinden var imidlertid slet ikke villig til at yde noget til Vedligeholdelse. I et Brev fra hendes Formynders, Prokurator Lykke i Nykbing, gives en udførlig Redegørelse om Grunden til hendes Vægning.

Omtalte 200 Rd. aarlig vil kapitaliseret udgøre 5000 Rd. Dorthea Wilde ejer Færgegaarden, der giver hende en aarlig Indtægt paa 1100 Rd. Hun skylder imidlertid 6000 Rd. mod 1. Prioritets Panteret til 5 % Rente, altsaa 300 Rd. aarlig. Et Laan til Rest 2000 Rd. til 4 % og 200 Rd. i Afdrag bliver aarlig 242 Rd. Til Lykke skylder hun, hvad han har forstrakt hende med for at forhindre Ejendommens forcerede Salg under ugunstige Konjunkturer, 2200 Rd. til 4 %, altsaa 88 Rd. aarlig, hvilket giver en samlet aarlig Udgift paa 630 Rd., saaledes at der kun bliver 470 Rd. tilbage til hende, og hun skal heraf forsørge 3 Børn. Disse Oplysninger, mener Lykke, er tilstrækkelige til at faa det Offentlige til at frafalde et aarligt Bidrag fra hende i al Fald indtil det kan godtgøres, at de paagældende Anlæg virkelig bringer hende en direkte Fordel.

Denne Redegørelse fra Lykke er naturligvis ikke velkommen i Generalpostdirektionen, men man forstod den sikkert udmærket, eftersom der 8. Oktober 1862 skrives til Finansministeriet, at den Mangel paa Imødekommenhed, der fra flere Sider, og navnlig fra Ejerindens Side, er vist med Hensyn til at bidrage til Vedligeholdelse af paatænkte Bro- og Havnearbejder ikke skyldes egentlig Uvilje eller Mangel paa Erkendelse af, at der ved Færgestedet afhjælpes et længe følt Savn, men

<sup>36</sup> Thisted Amts Skiftedesignationer 1860.

hidrører vel egentlig fra manglende økonomiske Kræfter og Frygt for, at Oddesund i den nærmeste Fremtid vil komme til at tabe ved Jernbanens Forlængelse til Struer og den deraf følgende større Dampskibsfart paa Limfjorden, hvortil kommer en sikkert ubegrundet Frygt for, at selve Anlægget, hvis Udførelse allerede har trukket saa meget i Langdrag, ikke vil komme til at svare til sin Hensigt.

Naar der imidlertid ses hen til, at dette Arbejde bliver udført efter en for Færgestedet storslaet og bekostelig Maalestok, og at Regeringen paa Grund af de Vanskeligheder, dette Arbejde frembyder, har anset det for bedst at lade det udføre af Ingeniørkorpset i Stedet for af Amtet, maa det ogsaa medføre ønsket om, at de fremtidige Vedligeholdelser overdrages samme Korps, ligesom det maa tages under Overvejelse, om ikke dette Anlæg burde overtages af det Offentlige under Hensyn til, at der fra begge Sider støder en Chausse til Færgestedet.

Om der burde opkræves Bropenge, tillægger man ikke større Betydning, men i Lighed med at Bompengene er faldet bort paa Hovedlandevejene, maa det anses for ønskeligt, at der ikke ved Siden af Færgepengene paalægges de Rejsende en ny Afgift.

Medens der overvejes og planlægges Forbedringer, gaar alt ved Færgestedet i den gamle Skure. Forpagter Jens Mærsk, der endnu ikke har faaet sin Forpagtningskontrakt godkendt, beskyldes for at have taget Betaling for den store Færge, skønt han brugte den mindre. Herredsfoged Claudi, der i den Anledning har ladet afholde Forhør, skriver 14. Maj 1862, at han ikke finder Anledning til at foretage yderligere i Sagen, men gør i Stedet for opmærksom paa, at Taxten, der stadig er den fra 1818, trænger til Revision.

Postinspektør Zahrtmann, der har været en Tur deroppe, ser mere mørkt paa Tingene. 10. Juli s. A. indberetter han, at det stedse er gaaet tilbage med Gæstgiveriet og Færgævæsenet, og det sidste befinder sig paa det Punkt, at det ikke er i Besiddelse af almindelig Tillid. Den nuværende Bestyrer, altsaa Jens Mærsk, er næppe skikket til at gengive Færgestedet, hvad det i saa Henseende mangler, og det kan ikke tilraades, at Ejerinden faar Tilladelse til at overdrage ham Færgeriet i Forpagtning.

Amtmanden har haft fat i Mærsk angaaende Beskyldningen mod ham for at have taget for høj Betaling, men han erklærer hertil, at begge Færger er lige store, hvorfor han selvfølgelig har taget samme Betaling. Uden at prøve Rigtigheden af denne Paastand, foreslaas det at paalægge ham at anskaffe en mindre Færge og saa iøvrigt at holde sig Taxten efterrettelig.

24. Januar 1863 søger Jens Mærsk om at maatte tage samme Betaling for den lille Færge som for den store under Henvisning til, at det mange Gange hænder, at 6 Mand med Færgen maa ro 3-4 Timer i den stærke Strøm for at gøre een Tur, og at det er meget dyrt at holde saa mange Færgekarle. Dette kan Amtet ikke anbefale formedelst Færgestedets slette Tilstand, og der gives blankt Afslag.

Trods Postinspektør Zahrtmanns Advarsel opnaar Jens Mærsk dog 25. April 1865 at faa Bevilling mod at betale 100 Rdl. aarlig til Amtet som Bidrag til Vedligeholdelse, ligesom han til Befordringsvæsenets Fond maa betale 5 Rdl. aarlig, men han fratræder allerede Sommeren 1867,

hvorefter Færgeriet føres videre af Dorthea Wilde, der nu er gift med Peder Krizsan, født i Ungarn<sup>37</sup>).

Det omfattende Havne- og Broarbejde fuldførtes i Slutningen af 1864, og i Januar 1865 kan Premierløjtnant i Ingeniørkorpset L. C. Nyholm indsende Beretning om hele Arbejdet.

I Foraaret 1861 modtog Nyholm Ordre af Vejdirektionen til at affatte et detailleret Projekt til en Havn og 2 Færgebroer paa Grundlag af Kaptajn Hedemanns foreløbige Projekt, der gik ud paa at anlægge en Havn paa Thysiden med et Fladeindhold paa 7400 Kvadratalen med Bolværk og Moler paa hele 456 Alen, hvoraf Mole med Stendossering paa 220 Alen, og paa Sydsiden en Hovedfærgebro paa Grisetaaodde forgrenende sig i to særskilt skraat udgaaende Moler paa 6 Alens Bredde samt en Reservebro paa den vestlige Side af Grisetaaodde. Aaret 1861, det første Aar efter Vedtagelsen paa Rigsdagen, gik tabt med Forhandlinger. Da disse var tilendebragt, var det saa sent paa Aaret, at der ikke kunde tænkes paa at udføre noget Arbejde. I 1862 naaede man kun at opføre Færgebroerne, fordi Tømmer- og Stenentreprenørerne misligholdt deres Kontrakter. I 1863 fuldførtes Hovedværkerne, og der resterede kun nogle Arbejder uden for de i Forslaget beregnede og som Erfaringer indvundne i Tidens Løb godtgjorde Nødvendigheden af. Disse Arbejder kunde man have faaet fuldført inden Finansaarets Udgang 1. April 1864, hvis ikke Krigen var udbrudt.

I 1864 standsede Krigen Arbejdet i nogen Tid, men efter dens Ophør lagdes sidste Haand paa Værket. Som een baade for 1862 og 1863 gældende Aarsag til Arbejdets Langsomhed kan anføres de i disse Aar usædvanlige hyppige og voldsomme Storme, og som Aarsag til Arbejdets ringe Fremgang det følgende Aar maa nævnes Entreprenørernes Upaalidelighed og Uvederhæftighed, men andre forhold spillede ogsaa ind, ikke mindst Lokaleforholdene, der kulminerede ved Færgegaardens Brand 1862. Arbejderne kunde ikke faa Forplejning, og Nyholm selv var henvist til at foretage Udbetalinger af Løn og det dermed forbundne Skrivearbejde i en Kostald uden Tag eller paa aaben Mark, og at det undertiden var vanskeligt at faa Folk til at tage Arbejde ved Anlægget behøver jo næppe Forklaring.

Der var, som nævnt, bevilget 40.000 Rd. til Arbejdet. Om nogen Overskridelse blev der ikke Tale. Tværtimod brugtes ikke hele Beløbet. Anlæg af Havn og Færgebroer beløb sig til 33.975 Rd. og 3 Sk., hvortil kom 4218 Rd. og 81 Sk. for Arbejder, der ikke var medtaget i Overslaget, og hvoraf 52 Rd. og 40 Sk. hidrørte fra Skader forvoldte af de fjendtlige Tropper Sommeren 1864. Den samlede Udgift blev altsaa 38.193 Rd. og 84 Sk. Senere meddelte Vejdirektoratet dog, at Beløbet var 38.213 Rd. og 84 Sk., hvorfra gik 61 Rd. og 32 Sk. for Salg af tiloversblevne Materialer, saa Slutsummen blev 38.152 Rd. og 52 Sk.

Nu var Arbejdet altsaa tilendebragt, og man manglede nu blot at træffe Afgørelse om Vedligeholdelsen, og herom skriver Generalpostdirektionen 19. Februar 1864 til Finansministeriet, at Sagen er blevet saa temmelig indviklet ved Bispørgsmaal. Man anser det dog for bedst, at Ingeniørkorpset paa Vejvæsenets Vegne ogsaa sørger

---

<sup>37</sup> Folketælling 1870.

for Vedligeholdelse, dog med Tilskud, ogsaa fra Færgemanden, der ganske vist har forsøgt at tilbagekalde sit Tilsagn om 100 Rd. aarlig, hvortil han bør holdes fast, ligesom man bør udnævne ham til Opsynsmand, og herved blev det.

Som foran anført omtalte Generalpostdirektionen i en Skrivelse af 8. Oktober 1862 til Finansministeriet Bro- og Havnearbejde det som udført efter en storartet og bekostelig Maalestok. Det viste sig dog ret snart, at det storartede hurtigt var overset. Thyboerne stillede i al Fald større Krav til Samfærdselen end det nys afsluttede Arbejde kunde honorere, og 8. September 1868 finder Amtet sig foranlediget til forsigtigt at gøre Generalpostdirektionen opmærksom paa det ønskelige i, at der blev gjort Skridt til - foreløbig ved Undersøgelse af Forholdene - Iværksættelse af en bedre Samfærdsel over Oddesund, muligvis ved Etablering af Dampfærgesfart.

Dette Sundsted har nu, efter at Havn og Broer er anlagte, og der er oprettet en tre Gange ugentlig meget benyttet Postforbindelse mellem Struer og Thisted, faaet en langt større Betydning end tidligere, og denne vil blive endnu større, saafremt man turde haabe paa at faa det ønske opfyldt, at den nævnte Postgang blev afløst af en daglig Forbindelse, hvorfor navnlig den Omstændighed vil tale, at Thy vil faa Københavnerpost 2 Gange daglig, naar Jernbanen Fredericia - Aarhus aabner 1. Oktober, i Stedet for nu kun een.

Dette var Amtmandens foreløbige Ønske meget stilfærdigt fremsat. Godt 2 Aar senere gaar man mere haandfast til Værks. 27. December 1870 retter 100 navngivne Beboere fra Thy og Hardsyssel en Henvendelse til Rigsdagen om at tage Initiativ til Etablering af en Dampskibsforbindelse over Oddesund i Lighed med, hvad Sallingsund og Vilsund har Udsigt til at faa. Man gør opmærksom paa den overordentlige store Betydning dette Færgested har for Thyholm, hvis hele Kreaturhandel, der drives paa Hertugdømmerne, gaar over Oddesund ligesom Samhandelen mellem Thy og Hardsyssel, der ogsaa er ganske betydelig og i stadig Fremgang. Der gaar nu daglig Postdiligence mellem Struer og Thisted, naturligvis over Oddesund, der er det eneste af Amtets Færgesteder, hvor der altid vil findes aabent Vand.

Naturligvis berøres det nylig udførte Havneanlæg, der maaske kan synes udført til ingen eller ringe Nytte, men det fortjener en dybere Overvejelse, om ikke netop en Dampskibsforbindelse kunde skaffe Havneanlægget den Betydning, som det med Rette burde have, men trods dette kostbare Anlæg finder man dog, at intet andet Sted i Jylland er mere Stedbarn med Hensyn til Samfærdselsmidler end Thy.

Efter Fremkomsten af denne Henvendelse tog Begivenhederne Fart. Af Hensyn til een i Landstinget bebudet Forespørgsel søger Finansministeriet 25. Januar 1871 Orientering hos Postvæsenet, der 11. Februar svarer tilbage, at efter de andre Hovedoverfartssteder ved Limfjorden er blevne eller i nær Fremtid vil blive betydeligt forbedrede, vil Oddesund staa tilbage som det sidste vigtige Færgeløb, der trænger til at reformeres, og dette saa meget mere som Oddesund ikke blot har Betydning for Forbindelse mellem Thy og den nordligste Del af Ringkøbing Amt, men Jernbanepunktet ved Struer har tillige medført, at hele Thyland, Jegindø og den

sydlige og sydvestlige Del af Mors i en væsentlig Grad er henvist til Færgestedet ved Oddesund, over hvilket der daglig overføres Deligencepost. Færgeriet ved Oddesund kan ikke anses for tidssvarende efter de Fordringer, som Egnens Beboere kan anses for berettigede til at stille. Det maa dog anses for tvivlsomt, om en

Dampfærgesforbindelse bør etableres ved det nuværende Færgeløb eller direkte mellem Oddesund og Struer eller muligvis mellem Tambohus og Struer.

Efter denne Orientering kunde Finansministeren vel udrustet tage imod Forespørgslen, der fremsattes i Landstinget 21. Februar 1871 af Kammerraad I. C. Bonne til Gammellund, der ved Fremsættelse af Forespørgselen "Agter den højtærede Finansminister at lade foretage en Undersøgelse af Færgesforholdene ved Oddesund" bemærkede, at det har været anset for nødvendigt at have 14 privilegerede Overfartssteder, der er underkastet Tilsyn af Postvæsenet. Kun fire af disse anses for Hovedfærgesteder, nemlig Nørresundby, Sallingsund, Vilsund og Oddesund. Der er nu foretaget betydelige Forbedringer ved de tre første, kun Oddesund mangler. Overfarten her sker stadig med fladbundede Færger og ved Haandkraft, der nu maa afløses af Dampkraft.

Finansministeren indrømmede, at Forholdene ved Oddesund ikke var gode. Andragende om en Undersøgelse er modtaget tidligere og senere gentaget, og Opfordringen skal blive efterkommet.

Finansministeren holdt sit Løfte. 15. September s. A. nedsattes en Kommission til at undersøge, hvad der burde gøres for at faa bedre Forbindelse over Oddesund.

I Rigsdagssamlingen 1876-77 fremsatte Finansministeren Forslag om en Jernbane fra Struer Station til Oddesund og fra Oddesund til Thisted samt en Dampskibsforbindelse over Oddesund. Forslaget blev dog først færdigbehandlet 2 Aar senere og ophøjedes til Lov 16. Juni 1879, hvorefter Arbejdet kunde tage sin Begyndelse.

Ved Udgangen af 1881 var de fleste væsentlige Arbejder bortliciterede og Arbejderne paabegyndte. Hovedanlæggene blev ved Kontrakt af 12. Juli 1882 overtaget af Tømrermester Ph. Møller og Arkitekt Monberg i Odense samt Entreprenør H. J. Hansen i Hjørring for en Sum af 91,000 Kr. for den søndre Havn og 85.500 Kr. for den nordre. Arbejdet forsinkedes en Del af stærk Støm og Isdrift, men i Løbet af 1883 kunde man bortlicitere Leverancen af Broklapper og tilhørende Hejseapparater til Firmaet Beuchelt & Co. i Schlesien for 22.500 Kr.

Et stormfuldt Foraar 1883 besværliggjorde Havnearbejdet, idet Entreprenørernes Redskaber flere Gange bortskylledes og gik tabt, men Statsbanerne kunde dog samme Aar etablere Dampfærgesforbindelsen, der som bekendt vedvarede, til den i 1938 afløstes af en kombineret Jernbane- og Vejbro.

Foruden de i fodnoterne angivne kilder er anvendt følgende:  
Thisted Amts Færgesager, Pakke V.  
Generalpostdirektionens Sekretariats Journaler 1808-48 og Brevbøger 1811-48.  
Rigsdagstidende 1870-71, 76-77, 78-79.  
Ministerialtidende 1882-83.

(Kilde: Historisk Årbog for Thisted amt 1951, side 131-174)