

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

Thyborøn By

Da beboerne flyttede væk, og der kun var 7 huse tilbage. – Byen uden vejforbindelse med omverdenen. – Sandet som ferskvandsbeholder.

Thyborøn by – ja, egentlig er det jo ikke en by, det er to byer, det gamle Thyborøn og det nye Thyborøn. Det nye Thyborøn ligger nede ved havnen, det er endnu det mindste, men ingen tvivler om, at det er her den største vækst vil foregå. Inden mange år vil de to byer vokse sammen til én by, de er allerede godt på vej.



Thyborøn By 1898.

Nede ved havnen er det Staten, som ejer arealerne, og hidtil har den ikke villet sælge grunde, så de, der bygger der, har måttet bygge på lejet grund. Alligevel er der her i de sidste åringer, skudt en række nye private bygninger op: sømandshjem, to købmandsforretninger, bageri, en række beboelsejendomme og andre. Staten er begyndt at sælge langs den ene side af den ny anlagte vej fra det ny til det gamle Thyborøn. I sommer byggedes alene 6-8 huse her, og der vil såmænd ikke gå lang-

tid før de 1½ km., der er mellem de to byer, bliver fyldt op med husrækker. Men selvfølgelig bliver det nede omkring havnen, at det meste byggeri vil komme, når først Staten begynder at sælge af grundene. Plads er der nok af, plads til den hurtig voksende by – endnu er der kun nogle hundrede indbyggere, men se blot om et par år eller tre – siger en af dem der har med Thyborøns forhold at gøre – så er der 2000 indbyggere i byen, med den fart, hvormed den nu vokser.

Det er ikke længe siden, at der i Thyborøn kun var 7 huse, end man endnu har gamle folk, der kan huske det. En af dem er den gamle formand, Hvid, der i 41 år har været i Vandbygningsvæsenets tjeneste, men nu er gået af.

Da jeg kom hertil – fortæller han – var der kun 7 huse, jeg byggede selv nummer 8. Efter de store oversvømmelser ved gennembruddet, hvor mange ejendomme blev ødelagt, flyttede folk bort herfra. Jeg er født i Hvidbjerg v. Å og kan endnu huske, at da jeg var 7-8 år flyttede de første folk ud til Lyngby, ældre er dette fiskerleje ikke. Det var folk som kom nede fra Thyborøn.



Høfde, Thyborøn, udateret.

Hvordan det så gik til at jeg kom herved? Jo, det var da entreprenør, Gregers Kirk, byggede høfderne. Jeg fik plads hos ham i 1880, da han byggede høfder ved Bovbjerg. Jeg var hos ham i 9 år, indtil jeg kom til Vandbygningsvæsenet. Her, nuværende høfder, begyndte man at bygge i 1885-86, der blev bygget nogle høfder i 1876-78, men de var for små, dem tog havet.

Da Gregers Kirk, byggede høfderne, var der jo hverken bane eller vej hertil. Vej er der jo forreste heller ikke endnu, så hvad der skulle bruges måtte sejles hertil. Han byggede en lang anløbsbro ud i fjorden, det blev sagt, at den var verdens længste bro, den var i hvert fald 4000 fod lang.

Thyborønboerne – mange var der jo ikke – drev dengang fiskeri fra den åbne kyst, men det var en kummerlig tilværelse. De fleste var flyttet bort. I 1901 byggedes der en anløbsmole, men den blev ikke meget brugt, det var først efter, at havnen var bygget, at tilflytningen i 1916-17 tog fart og byen derved rigtig voksede.

*

Den gamle formand nævner, at der ingen vejforbindelse er til Thyborøn. Ja, således er det virkelig! Man har til forbindelse med omverdenen havnen, og man har banen, der blev ført til Thyborøn i 1899, efter at havnebygningen blev forlænget ned mod havnen, hvor der nu er station, mens den gamle endestation i det gamle Thyborøn nu er en holdeplads. Men vej hertil er der ikke, ja, det er endda kun et par år siden, der blev lavet vej fra havnen, op til det gamle Thyborøn, nu er der her en god solid vej, men den ender lidt syd for kirken; herfra og 3-4 km. sydpå er der ingen vej. Det betyder dog ikke, at der ikke kan køres der. Der kører dagligt biler frem og tilbage her, endda lastbiler, men der skal være stedkendte folk med, som ved hvor i terrænet, de helst skal køre. Passagererne kan endda risikere at måtte ud og skubbe på bilen, når den i et hul er kørt fast i sandet.



Brohovedet i Krik, Thyborøn 1896.

Nu er der vistnok udsigt til, at der kommer en vej, idet der er udsigt til at der for vejfondens midler bygges en sådan. Der forhandles i denne tid om det, og efter planen vil udgiften blive over 70.000 kr., men det bliver også en god solid vej, med vejbanen omkring $\frac{3}{4}$ meter over terrænet.

Der hersker ingen tvivl om, at den vil blive meget benyttet, dels af persontrafik – mange turister vil sikkert da gøre turen til Thyborøn – men også til fragttrafik. Allerede nu er det sådan, at der køres fisk fra Thyborøn til Tyskland med fiskebiler. Disse kan dog ikke køre helt til Thyborøn, fisken sendes med bane til Harboøre, og derfra befordrer 2-3 fiskebiler den til Hamborg og Altona, ja, til tider helt til Berlin. Det er navnlig levende rødspætter, man har forsøgt at sende på den måde.

Hovedparten af fisken sendes naturligvis stadig med banen.



Ingeniørboligen, Thyborøn. Ingeniør Haste med frue.

Hvor får man nu ferskvand fra til en by, der ligger på en milelang tange med havet til den ene side og fjorden til den anden? Vandbygningsvæsenet har i sin tid foretaget en kostbar boring ned til 160 meters dybde, for om muligt, under lerlagene, at finde et lag der førte ferskvand, men det var resultatløst. De vandførende lag man støder på, førte enten salt- eller brakvand. Til sidst blev boringen opgivet og borehullet er siden styrtet sammen.

Derfor har man måttet klare sig med det regnvand, der siver ned i sandet og har, indtil videre, ad den vej nok drikkevand.

Om hvordan det kan lade sig gøre fortæller ingeniør Bondesen:

Thyborøn hviler på et sandlag. Naturligvis står vandet i dette omtrent i samme højde som i havet og i fjorden. nu ville man måske tro, at dette vand blev salt eller i hvert fald brakt, og det er det også, når man kommer dybere ned, men det viser sig, at regnvandet, når det siver ned i sandet, bliver liggende i lag på omkring $2\frac{1}{2}$ meters tykkelse, ublandet med det salte vand underne. Kommer man længere ned er vandet brakt. Dette $2\frac{1}{2}$ meter tykke lag med ferskvand er det byen får sin vandforsyning fra. Pumper man mere vand op, end der kommer i jorden med regnvandet, ja, så tærer man på vandlaget, og så vil vandet en dag slippe op. Man kan med nogen sikkerhed regne ud hvor meget vand der må pumpes op om året. Der falder 50-60 cm. Regn, om året. Deraf må man regne med at de $\frac{2}{3}$ fordamper, så der bliver ca. 20 cm. tilbage, altså $\frac{1}{5}$ kubikmeter pr. kvadratmeter. Men heller ikke dette regnestykke er helt rigtig, idet der går sure vandfyldte strækninger fra, det vand, der falder der, bliver bakteriefyldt eller fyldt med plantestoffer, så det er absolut udrikkeligt.



Vandbygningsvæsen, hofde, Agger.

Vandvæsenet har en del borer, hvorfra det leveres vand til forskellige, bl.a. ferskvand til klitterne. Det har været overvejet at sætte denne vandforsyning i system og gå over til at sælge vandet. Der føres allerede en vis kontrol. Da isværket blev anlagt fik det anvist et bestemt areal fra hvilket, det igennem nogle brønde, måtte pumpe vand, man må jo sørge for, at der først og fremmest kan blive ved med at være nok drikkevand.

Der kan sikkert, i lang tid, skaffes nok vand til byens behov, og kommer så den tid, hvor det ikke mere slår til, ja, så har man jo den udvej at hente vand fra borerer i Harboøre og Engbjerg, hvor der er vand nok. Men det bliver dyrt, der bliver 15 km. at pumpe vandet, gennem rørledninger.

Harboøre-Engbjerg er Thyborøns nabokommuner mod syd. Skellet går lige syd for det gamle Thyborøn. Det er samtidigt skellet mellem Thisted og Ringkøbing amter. Da havet brød igennem Tangen afskar det denne lille del af amtet fra forbindelsen med det øvrige. Der har flere gange været tale om, at få lagt Thyborøn lagt ind under Ringkøbing amt, hvad der for så vidt ville være naturligt, men Thyborønboerne har ikke villet det, så lidt som de har villet skilles fra Vestervig-Agger kommune.

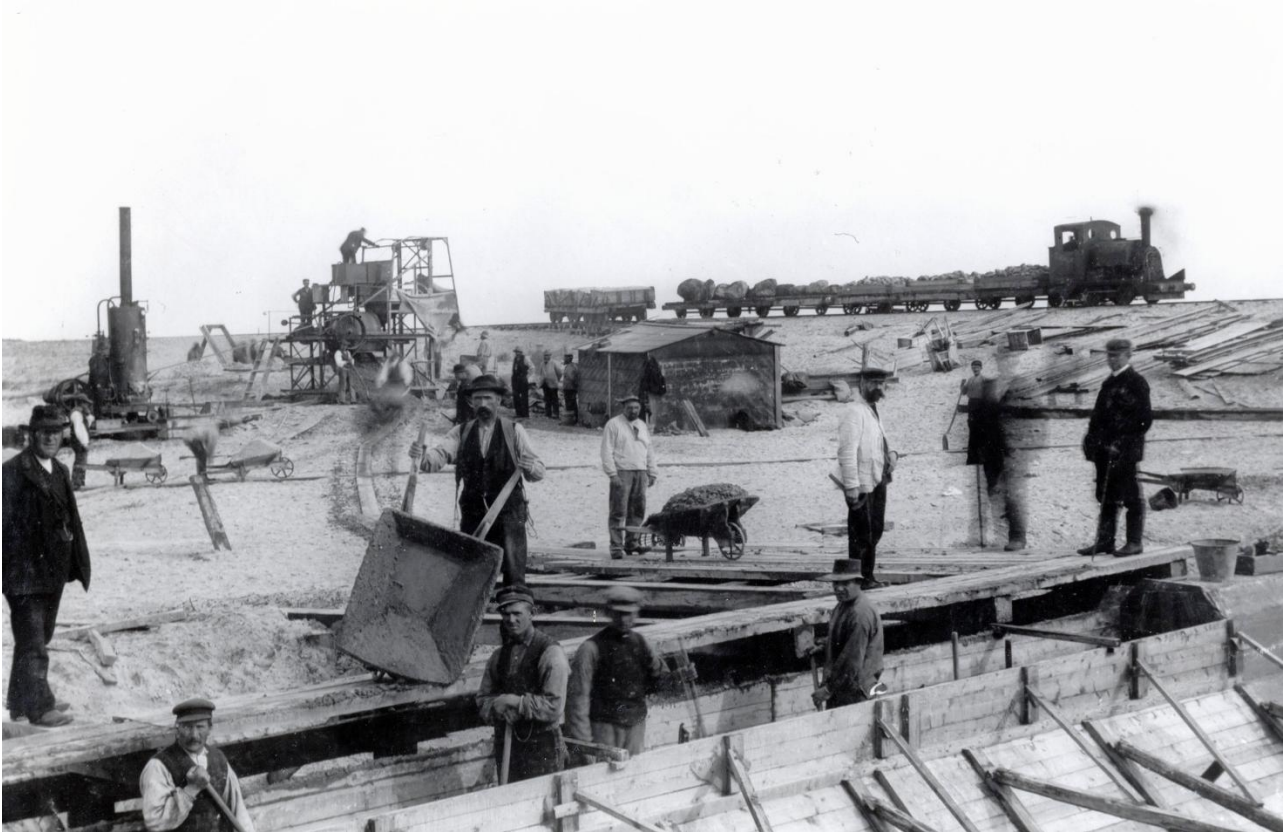


Høfdebyggeri, Agger.

Skatteforholdene var gunstigere her end i Harboøre-Engbjerg. For øvrigt har Thyborøn økonomisk set, ikke været nogen byrde for Vestervig-Agger kommune, selvom der ikke kom store skattebeløb fra Thyborøn, så var til gengæld udgifterne derovre ej heller store, det har omtrent kunnet gå lige op – siger et sognerådsmedlem fra Vestervig – det var jo væsentlig yngre folk, der flyttede til Thyborøn. Der har hidtil kun været en aldersrentenyder og en fattigunderstøttet der, men nu skal vi til at bygge en ny skole i Thyborøn. Arbejdet hermed er netop i disse dage udbudt, så vil der blive økonomisk ubalance. Men for øvrigt – føjer den pågældende til – med den fart hvormed Thyborøn vokser, så varer det ikke længe, før den er stor nok til at blive en kommune for sig selv.

Havne- og hofdebygning ved Thyborøn

Mens der ellers har stået gny og kamp om Vestkysthavnene, er det gået helt fredeligt og stilfærdigt med Thyborøn havn – selve havnen har ganske vist ikke kostet så mange penge. De store udgifter falder på sikringen af kanalløbet og kysten, men de udgifter skulle jo til, uanset om der blev bygget havn eller ej.



Betonstøbning: hofdebyggeri, Agger.

Det var i 1914, at havnen blev bygget. Bygmesteren var daværende distriktsingeniør, Poulsen, Vandbygningsvæsenet. Havnen blev lagt lidt indenfor kanalmundingen og blev bygget i temmelig let konstruktion, idet ingeniør, Poulsen, ræsonnerede som så, at det vigtigste var at få bygget havnen for fiskerne, så blev der nok siden penge til udvidelser og forstærkninger. Dens anlægsudgifter blev kun ca. 1 mill. kroner.

Ud mod Kanalen er havnen dækket af en lang mole, bygget af tæt sammenrammede træpæle og indsejlingen er mod øst – eller i virkeligheden nærmere mod syd, idet Thyborøn Kanal, så mærkelig det måske kan lyde, snarere har retning nord – syd end øst – vest.

Det der ved udvidelsen af havnen nu sker, er, at ydermolen forlænges 260 meter indefter i Kanalen. Den nuværende ydrehavn bliver til inderhavn, således at der bliver to inderhavne, og endelig skabes der en ny ydrehavn, ved at der fra land føres en ny mole ud, således at indsejlingen bliver mellem den og hovedet af den forlængede ydermole.

Ved denne udvidelse, som vil koste 950.000 kr., bliver der skabt plads til 2-3 gange så mange kuttere i havnen som der er nu, hvor der til tider har ligget 150-200. Så kan der endda, for ret små penge, ved udgravning inde i land, skabes endnu et tredje indre vandbassin, så havnen vil, uden nye moleanlæg, være stor nok indenfor en overskuelig tid.

Fiskekuttere kræver i virkeligheden meget lidt plads i en havn, og navnlig forbløffende lidt kajplads. Naturligvis skal de kunne komme til kajen ved auktionshallen med deres fangst, når de kommer ind, men derefter behøver de ikke kajplads. De ligger i rækker, den ene ud for den anden, så man til tider kan gå fra fartøj til fartøj, tværs over hele havnen, når de venter på at gå ud igen.



Lyskaster ved hofde i Agger.

Det var først i sidste Rigsdagssamling, at havneudvidelsen blev vedtaget. Der blev af penge stillet 450.000 kr. til rådighed i indeværende finansår. dvs. nok til at udføre udvidelsen af ydermolen. Resten af udvidelsen skal så udføres næste sommer. Det trak ud med bevillingen, så først den 12. maj kunne arbejdet begyndes, men da var også alt lagt til rette, så det har kunnet gå raskt fra hånden. Om 2-3 uger er ydermolen færdig.

Det er ingeniør Bondesen, Agger, der leder arbejdet, bistået af en ung ingeniør Thomassen, der kom hertil fra Færøerne, hvor han i et par år havde ledet bygningen af en stålbro, ad hvilken fiskernes både hejses op på den lodrette klippe, så de ikke udsættes for at blive slået itu i stormvejr.

Det nye molestykke er som allerede nævnt, 260 meter langt. Det bygges på en ganske anden måde end den gamle mole, der har vist sig ikke at være helt tæt. Der kunne trænge sand gennem den og ind i havnen.

Der er rammet to rækker træpæle ned, forbundet med tværbjælker og køreskinner til befordring af rambukke og materialevogne. Til begge sider af træpælene nedrammes der så en række jernpæle. Disse jernpæle, som hver vejer 1000 kg., er 14½ meter lange, passer ved en fals ind i hinanden, så de slutter vand- og sandtæt. Der skal bruges ca. 1400 pæle i molen. Der kan rammes 50 om dagen, hvilket vil sige, at man daglig, på hver side, når 10 meter ud.

Inde i havnen ligger sandpumperen "Ulken" og pumper sand ud, som molen skal fyldes med mellem de to rækker jernpæle. Man er begyndt at fylde op fra den ene ende efterhånden som ramningen af jernpælene skrider frem. Der går ca. 70 kubikmeter sand til for hver meter, molen er lang. Sandpumperen er i gang 10-11 timer daglig og den kan pumpe 100 kubikmeter i timen, så opfyldningen skrider raskt frem.



Molen i Thyborøn.

Der er 30-35 mand i arbejde ved havneanlægget, dels fra Thyborøn dels folk fra Agger, som er kendt med lignende arbejde derovre fra. Det er ikke nogen stor styrke til et arbejde som dette og navnlig ikke, når man ser, hvor hurtigt det skrider frem. Men ingeniøren har også taget maskiner i brug, hvor de kan bruges, der er ikke mindre end 8 kraftmaskiner i brug ved havneudvidelsen, hvor-

af den ene er en dampmaskine, ”Ulken” og de øvrige Ford- og Fordsonmotorer. Nå, og så hænger arbejderne godt i, der arbejdes i mindst 11 timer dagligt, men ofte i 13. Arbejderne bestemmer selv, hvor længe de vil blive ved, det er akkordarbejde alt sammen, så og så meget pr. nedrammet pæl osv. Men så kan de også have en god ugeløn, det er ikke usædvanligt, at de kommer over 100 kr. Intet under, at ingeniør Bondesen er velset blandt dem – men ikke fordi han ikke stiller krav til dem, han har ord for at forlange både at de skal bestille noget, og at det skal gøres godt. Til gengæld kan han også lægge arbejdet så godt tilrette, at der kan blive en god fortjeneste for arbejderne. Man er i Thyborøn fyldt med lovord over ledelsen af arbejdet – og så fortæller man for resten, at han og ingeniør Thomassen har sammensvoret sig om at vise, at et Statsvæsen kan lave en ting både godt og billigt. Det ser virkelig ud, som om det skal lykkes for dem.

*

I øvrigt er det jo ikke blot havnearbejdet, ingeniør Bondesen leder, men også de store arbejder, der er langs Agger- og Harboøretangen med at holde de mange høfder i stand. Det er nemlig ikke således, at man bygger en høfde ud i havet og så ligger den urokkelig der og beskytter kysten. Nej, de indtil 10 tons tunge sten, hvoraf høfderne er bygget, vælter havet efterhånden ud til siderne, så der med mellemrum må tilføres flere sten (eller betonblokke) til høfden, ellers kommer den tid, hvor havet overskyller høfden som derved mister sin funktion som bølgebryder. Det er store arbejder Vandbygningsvæsenet hvert år har at udføre, ikke blot med at holde høfderne i havet i god stand, men også at hindre, at havet skærer sig om bag dem i strandkanten. Det er nemlig således, at trods de mange høfdeanlæg skærer havet stadig lidt bort af kysten, ikke meget, men dog nok til, at høfderne til stadighed må sikres og forlænges mod land. Det er særlige forhold, ude i havet, der gør det, navnlig grunde, som på dette sted presser strømme ind mod kysten. Det meste af bortskæringen har man standset med høfdeanlæggene. Man regner med efterhånden at kunne give kysten en sådan form, at bortskæringen helt ophører.

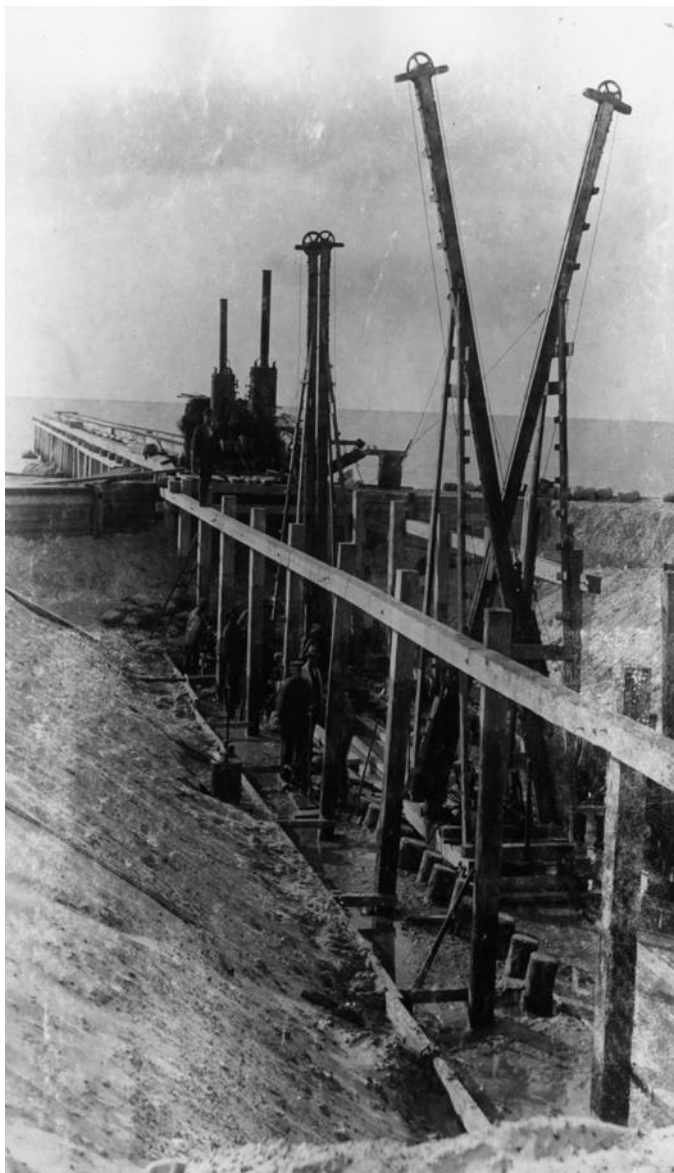
Men høfderne skal under alle omstændigheder blive ved med at være der og må holdes i orden. De, der har set høfderne, eller et billede af dem, vil huske et træstillads, der fører ud over dem, undertiden mangler nogle fag, undertiden er der kun rester af det tilbage, havet har brækket pælene. Dette stillads er af stor vigtighed, fordi det er på dette, at sten- eller betonblokke til udbedringen af høfden køres ud på høfden. Når det er borte, og det vil med tiden forsvinde, bliver arbejdet meget vanskeligere. At ramme pæle ned mellem de store stenblokke er praktisk talt umuligt. Man har så klaret sig på den måde, at man lagde træbukke på stenene – naturligvis var besværligt at få dem til at ligge nogenlunde lige – et plankeværk blev lagt ovenpå, hvorefter stenene slæbtes fra blokvogne, trukket af heste. Det var et slæbsomt arbejde og det var dyrt. Det gik gerne sådan, at når det provisoriske stillads havde ligget nogle dage, så rejste havet sig og fejede det væk, hvorefter det kunne samles op langs kysten for efterfølgende igen at blive lagt på molen som kørestillads. Som regel nåede man aldrig at få tilført så mange sten som man gerne ville.

Ved høfde 59 er man nu ved at foretage en udbedring efter et nyt system. Høfde 59 er høfden på hjørnet mellem havet og Kanalens nordside, altså en af de mest udsatte. Det var i tidens løb gået ilde med den, pæleværket var borte, stenene væltede ud i havet til alle sider, så der var indtil 3 meter vand over høfden. Inde ved land skar havet sig ind i stranden. Nu er høfden ved at være genrejst, ikke blot med sin gamle styrke, den har større styrke end nogensinde. Det sker ved hjælp af 4000 cementblokke hver vejende 4-5 tons.

Det vanskelige var at lægge blokkene ud i havet, men det har ingeniør Bondesen klaret ved at konstruere en ny blokudlægningsvogn. Blokkene lægges så de danner en fast, sammenhængende, fuldstændig plan krone på hølften, noget lignende som man kender det fra Vorupør og Handstedmolerne. De lægges to og to ved siden af hinanden, så kronen får en bredde af 4 meter. I første omgang var det jo en højst ujævn flade betonblokkene skulle lægges på, nemlig de hulter til bulter liggende sten. Det blev klaret ved at man ovenpå stenene lagde sække, fyldte med tør betonmasse, til udfyldning af hullerne mellem stenene.

Ramning af fundamentspæle i hølften, Agger.

Når havvandet kom til stivnede betonmassen. Forinden var de store cementblokke anbragt ovenpå sækkene og fik dermed en plan flade at hvile på. Efterhånden som man lagde blokkene ud i havet, blev boltet til cementblokkene, lagt sveller og ovenpå dem 4 rækker skinner, hvoraf det midterste skinnepar var til at køre blokvo­gnen på. Selve udlægningsvognen eller kranen – hvad man nu vil kalde den – brugte de to yderste skinner til at køre på. At benytte kranen til udlægning af de tunge cementblokke kræver en særlig teknik og arbejdet hermed kan kun udføres når havet er roligt. Er der bølgegang bruges tiden til at styrte blokke ud til hølftensiderne som forkast.



Slid og slæb er det, men arbejderne kan udføre arbejdet noget nemmere, dertil kommer at udlægningen nu kun koster en brøkdel af tidligere arbejder.

Ingeniør Bondesen kalder spøgende sin kran for ”Danmarks største Ford vogn”, drivkraften i den er nemlig en ganske almindelig motor fra en Ford, med køler, motorhætte og alt. Den bruges til, såvel at køre kranen med, men også til at lægge blokkene ud med, hvad den magter skønt kranen alene vejer 8 tons.

Kranen er bygget på stedet, på Vandbygningsvæsenets eget værksted. Den har ikke været dyr – kun ca. 10.000 kr.

Af de 4000 blokke, i hølften 59, var der forleden nedlagt ca. 3000 og man var nået 300 meter ud fra land, manglende kun 65 meter, før man var ude i hølftens fulde længde. Man regner med at kunne afslutte arbejdet til efteråret.

Bløkkene der bruges, støbes på en arbejdsplads der ligger bag klitterne. De køres ud ved hjælp af et lokomotiv og blokvogne. Af dem råder man over vel få, kun 9. For at udlægningen skulle gå for fuld kraft, skulle man råde over 24 blokvogne, så ville der kunne lægges 100 blokke ud om dagen.

Når arbejdet på hofdde 59 er færdig, vil samme arbejdsmetode antagelig blive anvendt ved andre hofdder. Adskillige steder mangler træskelletet af pæle, nogle steder tiltrænges udlægning af 2-3000 blokke.

Det overvejes at bruge samme arbejdsgang ved bygning af dækmolen ved Thyborøn, idet den ligger således i læ, at den ikke behøves bygget nær så modstandsdygtig som den ydermur der i år bygges ud mod Kanalen.

*

Ved landsiden af hofdde 59, har havet siden arbejdet afsluttedes, tilført sand og dermed land, medens det før tog land. Nogle pæle, der før udbygning, ragede ca. mandshøjde op over stranden, har nu kun den øverste top synlig.

Det er en del af hofdens opgave: at beskytte mod bortskæring, og den er særlig vigtig her på det udsatte sted, på hjørnet, hvor fjord og hav mødes.

Man har også en anden opgave, sammen med den lange mole, der for nogle år siden blev bygget ud fra det tilsvarende hjørne på Aggertangen. Disse anlæg skal indsnævre løbet gennem Kanalen. Det meste af tiden går havstrømmen – ind gennem Kanalen – men til tider går strømmen den anden vej. I begge tilfælde medbringes der sand, mest når strømmen er indad gående. Udgående sand havde en tilbøjelighed til at lægge sig som en sandrevle i havet udenfor Kanalen, men ved at indsnævre løbet, er denne ulempe for så vidt overvundet. Også sandvandringen ind gennem Kanalen formindskes ved de to molers indsnævring af løbet. Tidligere voldte denne sandvandring problemer inde i fjorden, idet den truede med at tilsande sejlløbene, hvorfor der måtte sandpumpes. Nu er man på forskellig måde kommet så vidt, at denne tilsanding næsten undgås. Bl. a. sker det ved bygning af såkaldte strømledeværker, hvormed strømmen kan kontrolleres på heldigste måde.



Kystbeskyttelse, Agger Tange, 2009. Foto: Arne Leithsering.

Ingeniør Knudsen, der for nogle år siden, var ansat ved Vandbygningsvæsenet, udførte et forsøg, hvor man et stykke inde i fjorden førte sejlløbet skråt ud til siden fra strømløbet. Det ser nu ud til at dette forsøg giver et gunstigt resultat, så ingeniør Knudsens forsøg gjorde det rigtige.

Mange er de problemer, der mellem år og dag, rejser sig for ingeniørerne derude. Havet er en ubændig og uberegnelig modstander. der er til tider betalt lærepenge, dyre lærepenge, men Vandbygningsvæsenets ingeniører har hidtil overvundet de vanskeligheder, der mødte dem. Bortskæringen af kysten, holdt i ave, Kanalen er holdt åben og blevet et stærkt benyttet sejlløb, og inde i den er skabt en af de havne, som Vestkystfiskerne i så mange år hårdt har trængt til.

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