


## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

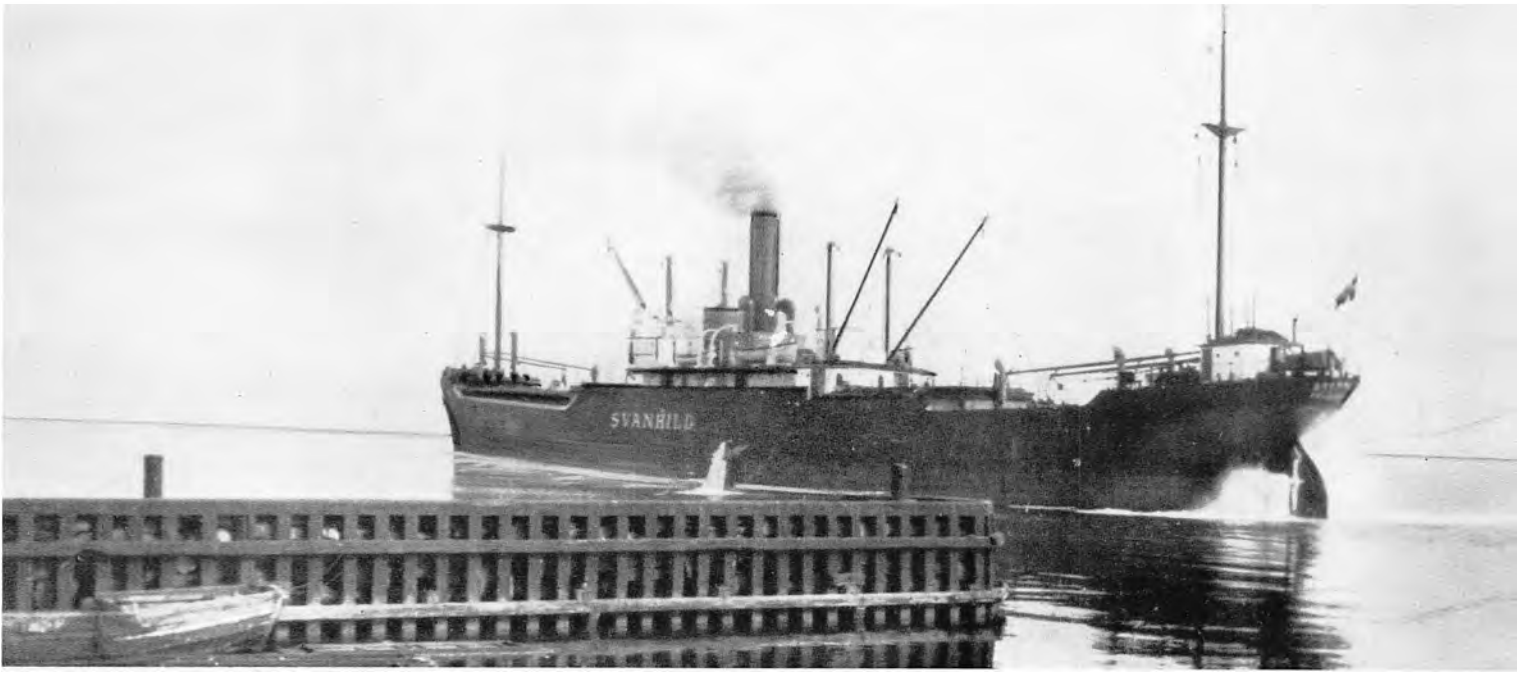
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

# THYBORØN FRI




## EN LIVSBETINGELSE FOR NORDVESTJYLLAND

# Thyborøn fri -




Damperen „Svanhild", 3500 dw., staar ud af en vestlig Limfjordshavn mod Thyborøn efter at have lodset Jern til Industrien.

## betyder billigere Raastoffer til Nordvestjylland

*Udgivet af de seks Havne ved den vestlige Limfjord.*

*Trykt i:*
*Skive Folkeblads Bogtrykkeri.*

De seks Havne ved den vestlige Limfjord — Holstebro-Struer, Lemvig, Løgstør, Nykøbing M., Skive og Thisted — har i en Aarrække haft Samarbejde om Fællesopgaver som Isbrydning, Fjordens Belysning og lignende, og alle seks Havne har haft betydelig Fremgang i disse Samarbejdets Aar.

Fra Smaahavne af ringe Betydning er de alle vokset frem til nu at kunne modtage Skibe, der direkte fra Oprindelsesland eller Udskibningshavn fører vigtige Raastoffer for Landbrug og Industri frem til det nordvestlige Jylland med billigst mulig Fragt og uden dyre Omladninger.

Uddybningen af Thyborøn Kanal for en Snes Aar siden var Forudsætningen for denne Udvikling, der endnu langtfra er standset. De seks Havne ser nu deres Interesser truet ved Planer om en Forringelse af den frie og uhindrede Sejlads Vest ud af Limfjorden eller endog en fuldstændig Lukning ved Thyborøn.

Og ikke blot Havnene føler sig truet.

For hele Erhvervslivet — Landbruget, Fiskeriet, Industrien med dens Arbejdere o. s. v. — vil en Vanskeliggørelse af Sejladsen igennem Thyborøn Kanal betyde d y r e r e Raastoffer, d a a r l i g e r e Konkurrencemuligheder, V i s n e n i Stedet for Vækst.

Derfor henvender de seks Havne sig med dette Hefte til Regering, Rigsdag og Offentlighed med Anmodning om at blive hørt.

Store Værdier vil ødelægges, en blomstrende Handelsvej lægges øde, hvis der spærres ved Thyborøn.

Det bør ikke ske.

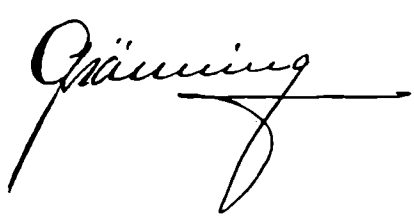
Og det bør navnlig ikke ske paa et Tidspunkt, da ingen kan se, hvorledes Handelsmulighederne vil være efter Krigen.

Maaske faar det aabne Thyborøn endnu større Betydning efter Krigen, end Tilfældet var før. Derfor opfordrer vi

1) til at sikre den fri Indsejling ved Thyborøn.
2) til hellere at uddybe Kanalen end lade den tilsande.
3) til i hvert Fald at afvente Krigens Slutning, før Beslutninger træffes, der ikke kan ændres, og hvorved uoprettelig Skade vil ske.



Formand for Nykøbing Mors Havneudvalg.



Formand for Løgstør Havneudvalg.



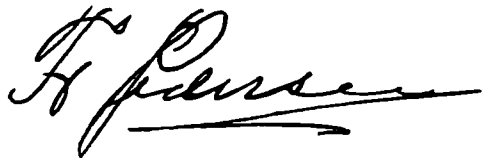
Formand for Thisted Havneudvalg.



Kst. Formand for Lemvig Havneudvalg.



Formand for Skive Havneudvalg.



Formand for Holstebro-Struer Havneudvalg.

Limfjorden var gennem Aarhundreder *lukket i Vest* og havde derfor kun ringe Betydning som Handelsvej for Byerne ved den indre Fjord Vest for Aalborg. Havets Gennembrud af Limfjordstangerne skabte imidlertid nyt Liv paa denne Del af Fjorden. Den kortere Vej til de store Nordsøhavne i Tyskland, Holland, Belgien og England gjorde det muligt at fremskaffe vigtige og tunge Varer til betydelig billigere Fragt direkte gennem Thyborøn end tidligere Nord om Skagen og med bekostelige Omladninger i Aalborg eller andre danske Havne.

Allerede da man i Halvfemserne fik nogenlunde Sikkerhed for en konstant Vanddybde gennem Thyborøn Kanal, begyndte den direkte Sejlads fra de nævnte Nordsøhavne til Vest-Limfjorden at faa Betydning for Handelen i disse Egne.

Men det er dog først den store Uddybning for en Snes Aar siden, der sætter Fart i denne Udvikling.

Det lader sig næppe fuldt ud maale, hvad Kanalens Uddybning kom til at betyde for Nordvestjylland i Fragtbesparelser for Erhvervene og i Beskæftigelse for den Befolkning, der lever sit Liv her, men saavel Landbrug som de øvrige Erhverv og Arbejderne ved, at en Lukning eller blot en Besværliggørelse af Sejladsen ind og ud ved Thyborøn vil blive *et haardt Slag* mod hele Landsdelen.

Det vil betyde dyrere Fragt for vigtige Varer som Kul, Gødning, Foderstoffer og Korn, det vil for stedse berøve disse Egne Muligheden for en videregaaende Udnyttelse af den billige Skibsfragt, og det vil kvæle Drømmen om engang at skabe en *Eksportrute* for Landbrugets Produkter fra disse Havne direkte til Afsætningspladserne, saa den dyre Jernbanetrafik til Esbjerg eller andre fjerne Eksporthavne kan spares.

*Thyborøn fri* er derfor ikke blot et Slagord for de seks Havne og for de Importører, der benytter dem. Det er en *dybt alvorlig Realitet* for hele det Erhvervsliv — først og fremmest Landbruget — der faar sine Varer over disse



**Udsigt over Thisted Havn med Kajer og Pakhuse.**

Havne, og for hvem det er af vital Betydning at faa Raastofferne frem med billigst mulige Fragtomkostninger.

Havnenes Opland udgør i Areal ca. en Femtedel af Jylland (Se Kortet Side 17) med en Befolkning paa ca. 300,000 Mennesker.

Hvad, der skal ske ved Thyborøn, er derfor ikke blot et Kystsikringsproblem, men i lige saa høj Grad et Spørgsmaal om Produktionsvilkaar og Beskæftigelse i dette store Omraade af vort Land.

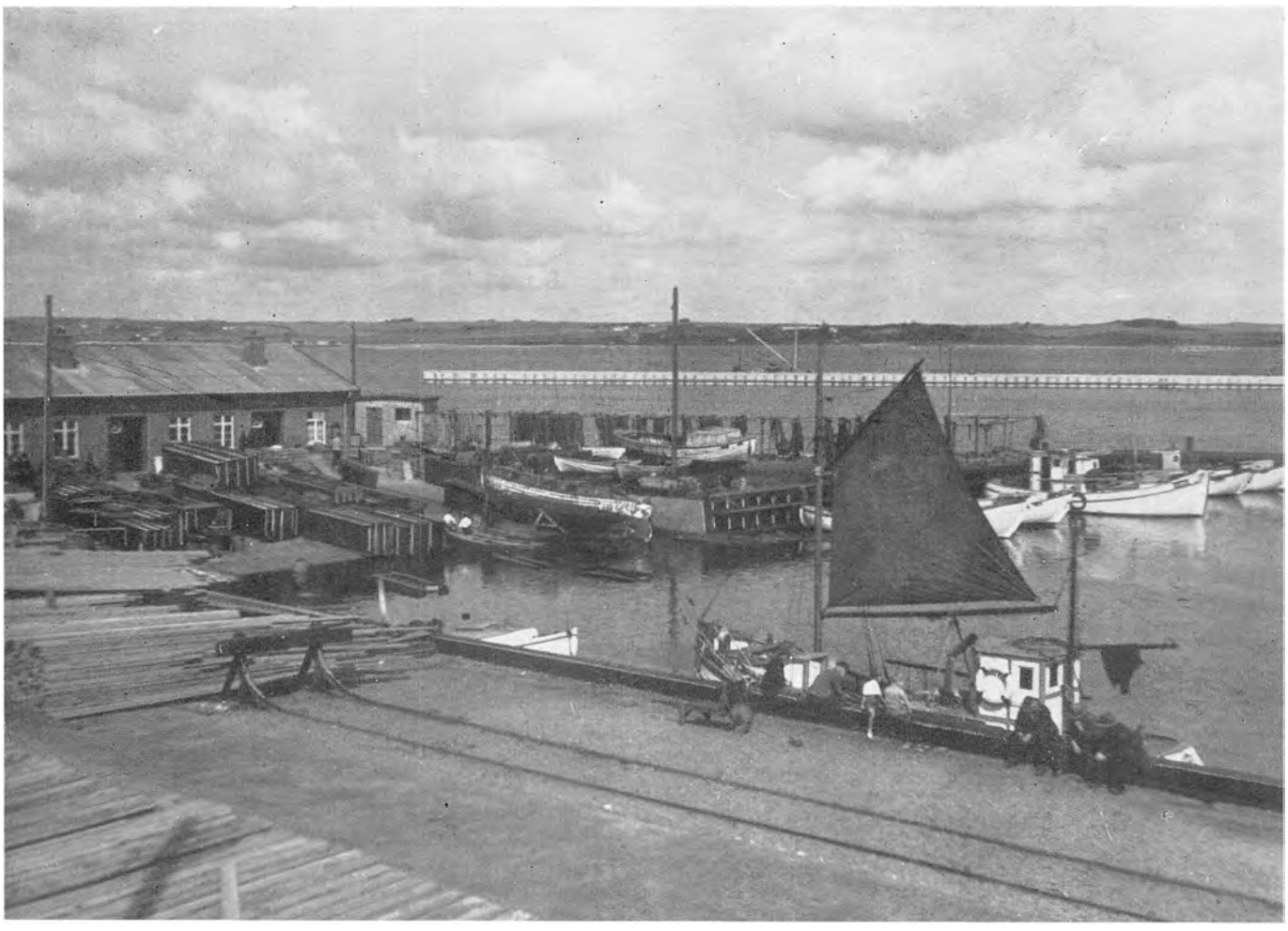
Sikringen af den frie Sejlads gennem Thyborøn Kanal aabnede gode Muligheder for den direkte Import, og efterfølgende Opstilling vil vise, at Mulighederne straks blev udnyttet af Limfjordsegnenes Handelsstand. Mens f. Eks. Esbjerg i de sidste 20 Aar har fordoblet sin Import, saa har Vest-Limfjordens seks Havne *tredoblet* Importen i de samme Aar og er derved naaet op paa samme Importmængde som Esbjerg Statshavn.

En yderligere Uddybning ved Thyborøn og et Løfte fra Statsmagtens Side om saa vidt muligt at holde en saadan større Vanddybde konstant vilde give denne Udvikling et nyt Skub fremad og vilde lægge Grundlaget for en Reali-



Kutter-Flaade i Thyborøn Havn, den sikreste Nødhavn paa Vestkysten.

Et Hjørne af Struer Havn med den store Dækmole midt i Billedet.



sering af den direkte Eksportrute fra Limfjorden til Landbrugets Afsætningsmarkeder, hvorved yderligere Fragtbesparelser kunde opnaas til største Gavn navnlig for Landbruget.

## Mere end Tredobling af Importen paa tyve Aar.

Tallene i efterfølgende Oversigt, udarbejdet paa Grundlag af Danmarks Statistik, vil vise den Udvikling, der har ført de seks Havne frem til deres nuværende Stade.

| | Samlet indgaaet Godsmængde ved de 6 Havne maalt i Tusind Tons: | Samlet indgaaet Godsmængde til Esbjerg Havn maalt i Tusind Tons: |
|---|---|---|
| 1921 | 109,7 | 186,0 |
| 1922 | 186,6 | 329,8 |
| 1923 | 272,5 | 330,6 |
| 1924 | 292,6 | 415,8 |
| 1925 | 289,4 | 348,9 |
| 1926 | 269,0 | 356,7 |
| 1927 | 373,6 | 360,6 |
| 1928 | 379,8 | 393,4 |
| 1929 | 377,6 | 506,2 |
| 1930 | 477,3 | 481,4 |
| 1931 | mangler | mangler |
| 1932 | 374,2 | 434,0 |
| 1933 | 364,9 | 389,8 |
| 1934 | 359,9 | 392,1 |
| 1935 | 348,0 | 364,3 |
| 1936 | 371,5 | 434,0 |
| 1937 | 349,7 | 378,7 |
| 1938 | 317,6 | 384,7 |
| 1939 | 369,8 | 329,7 |

Paa denne Baggrund forekommer det helt urimeligt, at Statens Vandbygningsvæsen i Stedet for at holde Vanddybden ved Thyborøn paa de 4,1 Meter, der var Formaalet med den sidste Uddybning, har tilladt en begyndende Tilsanding i de senere Aar, saaledes at Vanddybden nu ifølge „Efterretninger for søfarende" opgives til kun 3,9 Meter.

Man burde gaa den modsatte Vej. De fleste af Havnene ved Vest-Limfjorden har en større eller mindre Del af deres Kajanlæg dimensioneret til at kunne taale en yderligere Uddybning op til 5 Meter, og en saadan Vanddybde

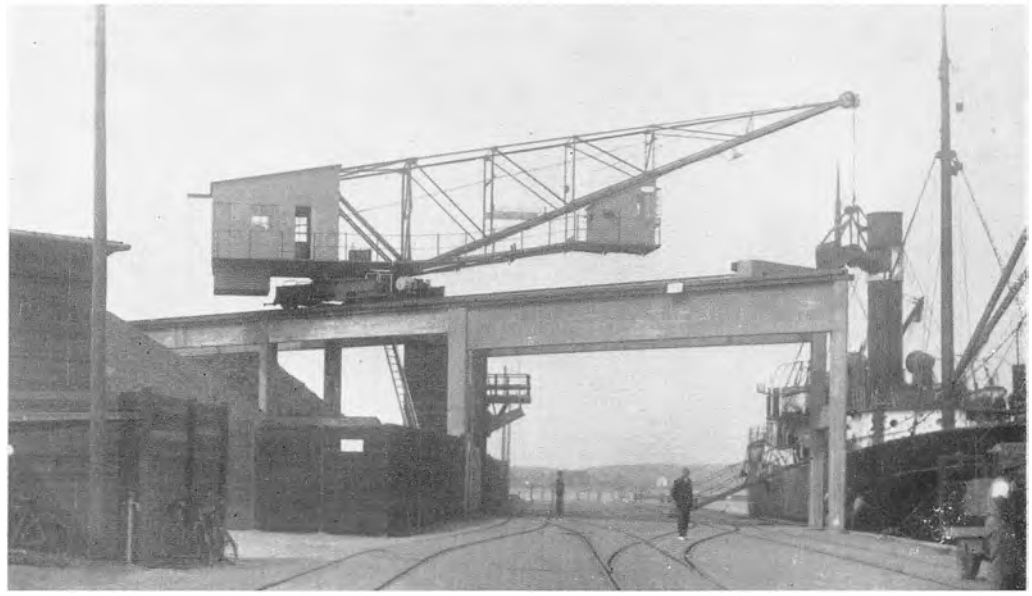


Lossende Skibe i Skive Havn. I Baggrunden Kulkran og Gasværk.

vil blive tilvejebragt i Havnene, saa snart Staten sikrer den tilsvarende Dybde gennem Thyborøn, hvorved Handelsstanden vil faa Mulighed for at føre de sidste 20 Aars Udvikling endnu et Skridt videre frem.

I Stedet for at *forbedre* Besejlingsforholdene ved Thyborøn er de som sagt forringede gennem Tilsanding, og den stadige *Uvished* om Fremtiden — Lukning, Sluse eller Uddybning og Sikring af Kanalen — har lagt en klam Haand paa Foretagsomheden ved Havnene, da disse ikke kunde udvides eller faa nye Anlæg knyttede til sig uden at være sikre paa fri Indsejling ved Thyborøn.

De største Importgrupper over de 6 Havne er Landbrugets Raastoffer: Foderstoffer, Gødning og Korn samt Kul og Koks, hvoraf ogsaa en anselig Del anvendes i Landbrugets Tjeneste, fortrinsvis af Mejerierne. Disse Varegrupper udgjorde i 1922 tilsammen 130,7 Tusind Tons af den samlede Import, der var 186,6 Tusind Tons, men i 1939 var disse Varegrupper 271,8 Tusind Tons af 369,8 Tusind Tons. Begge Aarene udgør Kul og Koks ca. Halvdelen af de nævnte Varegruppers Importmængde.



Struers Kulkran i Arbejde.

## Havneudvidelser for 3¾ Mill. Kr. i Tillid til det frie Thyborøn.

Nogle Tal vedrørende Havnenes Kapitalanlæg i den sidste Menneskealder tør ligeledes paaregne Interesse, før der træffes en Afgørelse, som maaske kan gøre en væsentlig Del af disse Kapitalanlæg værdiløse.

De seks Havne, der alle er anlagte og drives af de respektive Bykommuner, har en samlet Anlægssum paa 6,634,800 Kr., men af dette Beløb er over Halvdelen, nemlig 3,730,000 Kr., anvendt til Havneudvidelser i Tiden siden 1920. Dette Tal illustrerer bedre end mange Ord, hvilken vældig Udvikling den sidste Uddybning af Thyborøn Kanal drog efter sig.

Disse 3¾ Mill. Kr. er af de seks Bykommuner anvendt til Havnebyggeri i 20 Aar *i absolut Tillid til, at Besejlingen af Thyborøn aldrig vilde blive forringet;* thi i samme Øjeblik, det skete, vilde *de gamle Havne* fra før 1920 have været tilstrækkelig store til at betjene den Skibsfart, disse Havne naturligt kan vente fra Fjordsejlads og Sejlads via Hals, idet *de store Skibe,* som kræver de *store* Havneanlæg, praktisk talt alle kommer til de seks Havne via Thyborøn.

Det vil altsaa sige, at en Lukning af Thyborøn gør de 3¾ Mill. Kr. værdiløse, og at en Forringelse af Besejlingsforholdene i væsentlig Grad *nedsætter* Værdien af disse Anlæg.

Havnenes Tillid til, at Thyborøn Kanal vilde blive *forbedret* og ikke forringet, har ogsaa som nævnt givet sig Udslag i, at Dele af Kajerne i de nyere

Havneanlæg, ved i hvert Fald de 5 af de 6 Havne, er dimensioneret til at kunne bære en Uddybning til 5 Meter. Den Merudgift, der her er ofret, vil være spildt, hvis der lukkes ved Thyborøn, da der ikke via Hals kan ventes en Skibsfart til Vest-Limfjorden, der har Brug for 5 Meters Vanddybde. — Det kan der derimod via Thyborøn.

## 7 Mill. Kr. investeret i private Anlæg ved Havnene.

Men ikke nok med at en Lukning vilde forringe Værdien af de Havneanlæg, der er skabt *ved offentlige Midler.*

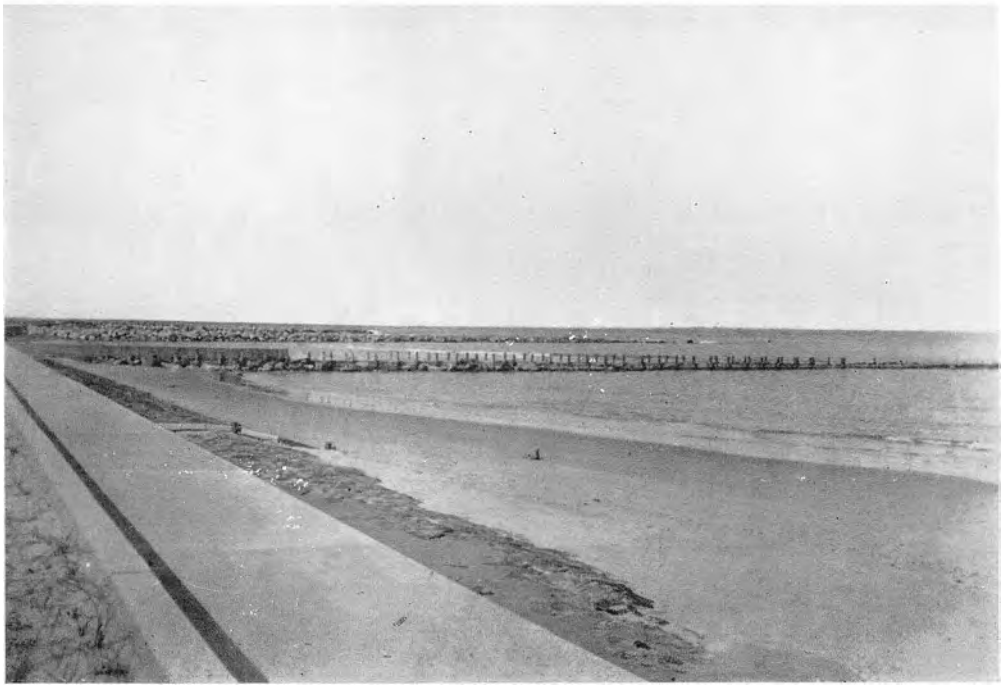
Der har i de samme 20 Aar fundet en rig privat Anlægsvirksomhed Sted ved de seks Havne, efterhaanden som de er blevet udvidede.

Den lokale Handelsstand saavel som i nogle Tilfælde landsomfattende Handelsvirksomheder har — *i Tillid til den fri Sejlads gennem Thyborøn* — foretaget betydelige Kapitalinvesteringer i Pakhusanlæg, Krananlæg, Siloer m. m. m. paa de seks Havnes Arealer. Det er sket i Tillid til, at Besejlingsforholdene *ikke* vilde blive bevidst forringede, men at man tværtimod i Fortsættelse af den sidste Uddybning ved Thyborøn kunde vente stedse forbedrede Vilkaar for Sejladsen gennem Thyborøn Kanal.

En nøje Undersøgelse af, hvor store disse *private* Kapitalinvesteringer i Pakhusanlæg og lignende paa de seks Havne er, har givet til Resultat, at der findes saadanne Anlæg til en Opførelsesværdi af 7,082,200 Kr. Den allerværsentligste Del af disse Anlæg er skabt i Tiden siden 1920, og Limfjords-



**Den gamle Havn i Nykøbing Mors, der var stor nok for 20 Aar siden — og vil blive det igen, hvis Thyborøn lukkes.**



Stærkere Kystsikring maa kunne bevare Indsejlingen ved Thyborøn.

egnenes Handelsstand vil føle det som *et Brud paa berettiget Tillid*, hvis der nu fra Statens Side, uden tvingende Grund, træffes Foranstaltninger, der gør en væsentlig Del af disse Anlæg værdiløse.

I Finansaaret 1920—21 var der ved de 6 Havne ialt ca. 70 Lejere, som betalte 30,925 Kr. i Pladsleje; men i Finansaaret 1940—41 var disse Tal vokset til 140 Lejere med en Lejesum paa 108,315 Kr. Tal, der klart skildrer *Stigningen* i Handelsstandens Benyttelse af de Muligheder, det frie Thyborøn byder.

Til yderligere Oplysning om de seks Havnes *samlede Størrelse* skal anføres, at de raader over ialt 4,937 Meter Kajplads, hvoraf 805 Meter for Tiden er under Opførelse (i Struer), at det samlede Pakhusareal er 33,900 Kvadratmeter, at der ved Havnene er anlagt store Kulpladser med Krananlæg, Beddingsanlæg, Kornsilo, 9,3 km. Jernbanespor o. s. v.

Der er ved de seks Havne for Tiden (September 1941) udlejet ikke mindre end 85,160 Kvadratmeter Havneplads, medens ca. 48,000 Kvadratmeter ved Havnene endnu er fri til kommende Anlæg og saaledes beliggende, at de vil have let Adgang til Kaj og Jernbanespor.

Sammenlagt viser disse Oplysninger om Benyttelsen af de seks Havne i Forbindelse med de ovenfor meddelte Tal om den stigende Transport over dem gennem de sidste 20 Aar, en Vækst og Udvikling, der taler sit eget klare Sprog om, hvad *det aabne Thyborøn* betyder for en hel Landsdel.

De seks Havne betragter Thyborøn Kanal som *den yderste Del* af deres Havneanlæg; lukker man den, — saa lukker man Havnene, i hvert Fald for saa vidt angaar deres i denne Periode skabte Betydning som Importhavne for Nordvestjylland.

**Skibsfart-Ruternes Forlængelse efter en Lukning.**

Hvad betyder nu den lette Adgang til Nordsøen for de seks Havne og det Omraade af Jylland, de dækker i Henseende til Import af Raastoffer til Landbruget?

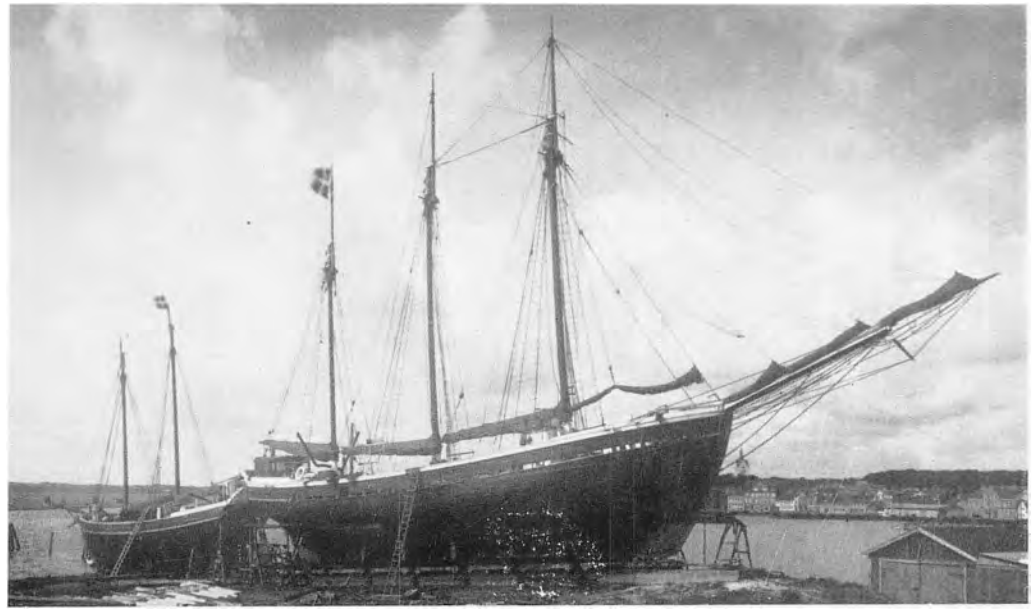
Vel kan det ikke opgøres i Kroner og Øre, men et Begreb derom kan dog gives.

En Lukning ved Thyborøn betyder, at de store Importmængder af disse tunge Varer, som vi hovedsagelig faar fra Nordsøhavne i Tyskland, Holland, Belgien og England skal fragtes den lange Vej norden om Skagen og ind i Limfjorden ved Hals, eller i nogle Tilfælde gennem Kielerkanalen og op gennem Østersø og Kattegat.

Følgende Distancetabel, udarbejdet af et Rederi, der i de senere Aar har haft mange af Vest-Limfjordens Nordsøfragter, vil vise Forskellen i Sejldistance. Tabellen er udregnet fra de nævnte udenlandske Havne *til Nykøbing M.,* hvorfor de anførte Besparelses-Procenter kan anses for *Gennemsnitstal* for Limfjorden. Havde man brugt en *vestligere* Havn som Struer eller Lemvig, vilde Besparelses-Procenten være blevet meget højere, og Forholdet altsaa have stillet sig endnu mere grelt.

Men altsaa for *Nykøbings* Vedkommende ser Distance-Tabellen, der er anvendt i Talangivelserne paa dette Heftes Omslag, saaledes ud. (Tallene angiver Sømil).

| Fra | via Thyborøn | via Hals | via Kiel Kanal | Procent længere | |
|---|---|---|---|---|---|
| Leith | 419 | 595 | | 42% | |
| Hull | 389 | 615 | | 58% | |
| London | 486 | 685 | | 41% | |
| „ | | | 676 | | 39% |
| Rotterdam | 380 | 565 | | 49% | |
| „ | | | 648 | | 71% |
| Emden | 274 | 473 | | 73% | |
| „ | | | 412 | | 50% |
| Antwerpen | 444 | 585 | | 32% | |
| „ | | | 628 | | 41% |
| Bremen | 279 | 475 | | 70% | |
| „ | | | 402 | | 44% |
| Hamburg | 286 | 483 | | 69% | |
| „ | | | 326 | | 14% |



Tremaster paa Værft i Thisted.

Det vil heraf fremgaa, at det i Søvejens Længde og altsaa i *Sejltid* drejer sig om *betydelige Besparelser,* naar Skibsførerne kan være sikre paa, til enhver Tid, at kunne benytte Thyborøn Kanal i Stedet for at skulle lægge Ruten om ad Skagen.

## En Fragtfordyrelse paa 5 Kr. pr. Ton — eller over 1 Mill. Kr. om Aaret.

Den længere Sejlads betyder en *øget Fragtudgift,* der ifølge Opgivelse fra autoritativ Side ikke kan sættes lavere end til 5 Kr. pr. Ton i Gennemsnit, ved hvilken Beregning der er ganske bortset fra Omladningsomkostninger, der i mange Tilfælde vil komme til, hvis der spærres ved Thyborøn.

Denne Forhøjelse vil virke paa hele den Del af Landbrugets og Industriens Raastoffer, der nu kommer til Vest-Limfjorden via Thyborøn, samt paa den Eksport, der allerede nu foregaar herfra til tyske, hollandske og engelske Havne, navnlig af Moler fra Mors og Fur.

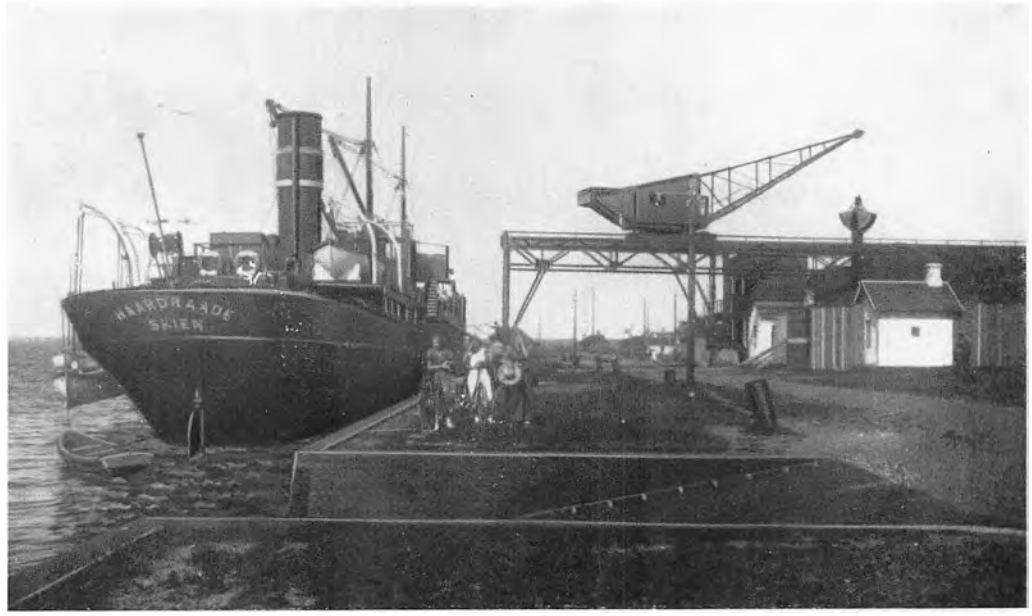
Der foreligger ikke nogen tilgængelig Statistik over Limfjordshavnenes Import fordelt efter Importvej (Thyborøn eller Hals), men en nøje Undersøgelse paa Grundlag af Oplysninger fra hver enkelt Importør har for Aaret 1939 for en af de seks Havnes Vedkommende givet til Resultat, at godt 90 pCt. af Kul og Koks, godt 50 pCt. af Gødning og godt 30 pCt af Foderstoffer og Korn importeres via Thyborøn.




Kutterne har bragt rige Laster hjem — gennem Thyborøn Kanal.



Ved Thyborøn Kanal er opstaaet en hel By, der vil være uden Eksistensmulighed, hvis Kanalen lukkes.



Løgstør faar Kul via Thyborøn.

Lægges disse Procenttal til Grund for Importen af disse de tre vigtigste Importgruppers Vedkommende faas for 1939 følgende Resultat:

Via Thyborøn er i dette Aar importeret:

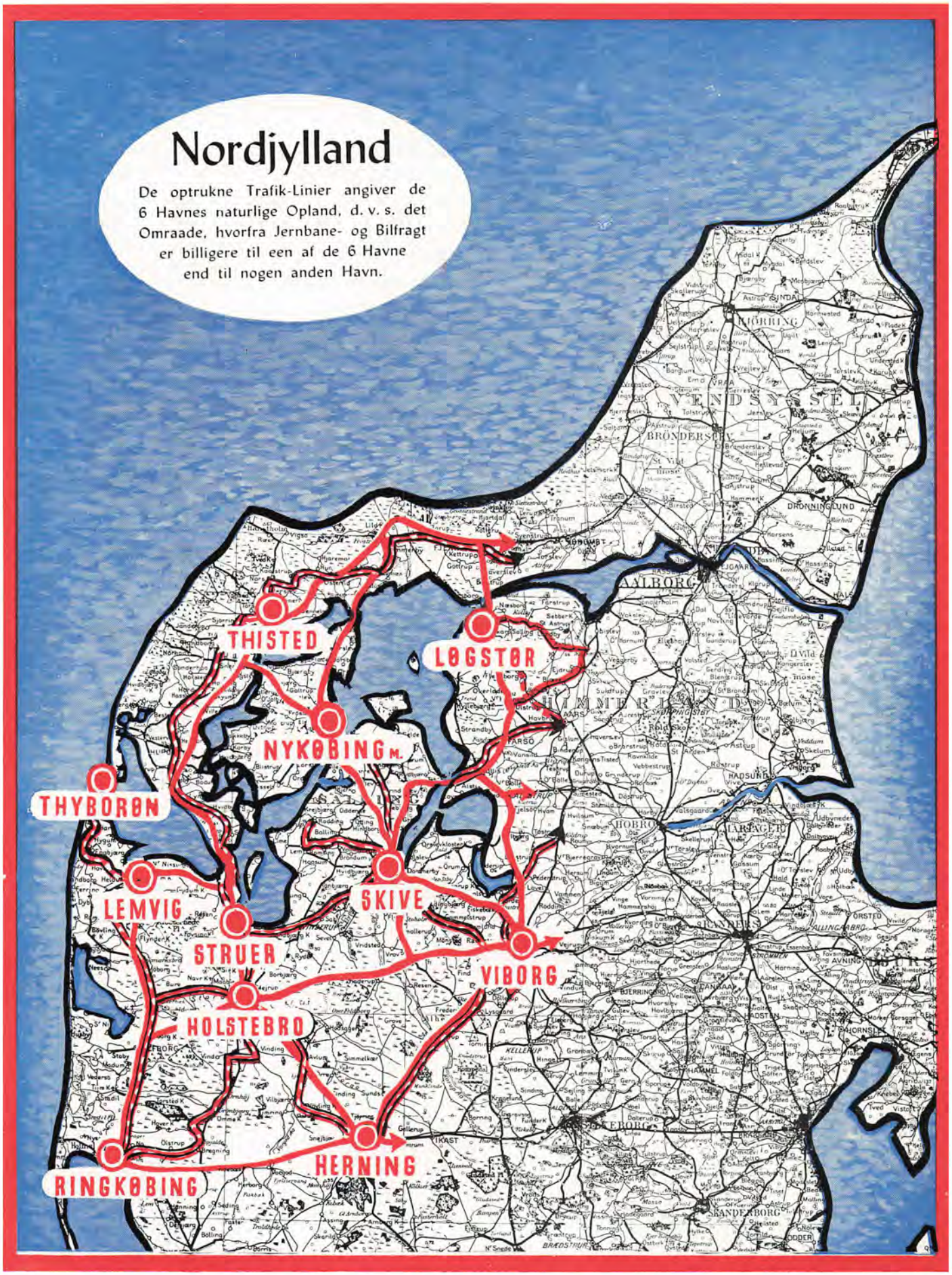
| | | |
|---|---|---|
| Kul og Koks..... | 131413 | Tons |
| Gødningsstoffer..... | 38054 | „ |
| Foderstoffer og Korn. | 14898 | „ |
| Ialt... | 184365 | Tons |

5 Kr. Fragtbesparelse alene paa disse Varegrupper giver saaledes samlet en Fragtbesparelse paa 921,825 Kr.

Selvfølgelig importeres ogsaa *andre* Varer via Thyborøn, ligesom der ogsaa finder nogen Import Sted til andre Pladser i den vestlige Limfjord, saasom Nibe, Aggersund, Hjarbæk o. s. v.

Endelig kan anføres den Fragtbesparelse, der opnaas paa Eksporten, navnlig af raa Moler fra Mors og Fur, hvilken Eksport via Thyborøn f. Eks. i 1939 utvivlsomt har andraget mindst 40,000 Tons, paa hvilke Fragter der altsaa ogsaa er sparet 5 Kr. pr. Ton.

Det kan altsaa med Sikkerhed siges, at den *Fragtbesparelse,* det frie Thyborøn giver Nordvestjylland, andrager væsentligt over 1 Mill. Kr. *om Aaret,* et Beløb, der berettiger til at kræve alle andre Muligheder fuldt udtømte, før man skrider til en Forringelse endsige Lukning ved Thyborøn, der fra samme


Nordjylland
De optrukne Trafik-Linier angiver de 6 Havnes naturlige Opland, d. v. s. det Omraade, hvorfra Jernbane- og Bilfragt er billigere til een af de 6 Havne end til nogen anden Havn.
THISTED
LØGSTØR
NYKØBING M.
THYBORØN
LEMVIG
SKIVE
STRUER
VIBORG
HOLSTEBRO
HERNING
RINGKØBING



Løgstør gamle Havn.

Dag vil forhøje Landbrugets og de øvrige Erhvervs Indkøbspriser for Foderstoffer, Gødning og Brændsel og derved foraarsage en tilsvarende Forhøjelse af Produktionsomkostningerne.

## Forskydninger i Byernes Opland.

En saadan Prisfordyrelse er imidlertid ikke det eneste, der sker for de seks Byer, hvis deres Adgang til det frie Hav forringes.

Det vil selvsagt bevirke en Forskydning i disse Byers Opland til Ugunst for dem. En Fragtforøgelse som den, der her bliver Tale om, vil svække de seks Byers Konkurrencemuligheder i det Opland, hvor de mødes med andre jydske Havnes Opland.

*Der vil skæres et bredt Bælte bort fra disse Havnes og Byers naturlige Omraade. Handelen med Kul, Foderstoffer og Gødning vil gaa fra dem til andre. Den Indsats, de seks Byers Handelsstand gennem 20 Aar har gjort for at vinde nyt Land og betjene Forbrugerne bedst mulig, vil være spildt — ikke ved deres egen Skyld, men i Kraft af en Statsforanstaltning!*

Stagnation, Tilbagegang, mindre Beskæftigelse og Mismod vil følge efter en Lukning ved Thyborøn i Tilgift til de Ulykker, selve Varefordyrelsen afstedkommer.

Gennem Thyborøn har det nordvestlige Jylland nu i 20 Aar i stedse stigende Grad faaet Kul til Gas- og Elektricitetsværker, til Mejerier og Fabrikker af mange forskellige Slags.

Gennem Thyborøn er kommet Foderstoffer til Landbrugets Dyr og Gødning til Markerne. Der er herved skabt lokale Handelsveje og Forbindelser, hvis Afbrydelse vil efterlade Saar, som sent kan læges.

## Muligheder, der endnu ikke er udnyttede.

En rig Udvikling ligger bag os, men store Muligheder rummer *det frie Thyborøn* endnu for disse Egne, hvor 14 Slagterier og næsten 200 Mejerier vidner om et rigt producerende Landbrugsland.

Den gamle Tanke om direkte Eksportrute fra den vestlige Limfjord til Landbrugets Markedslande er ikke død. Den vil faa en ny Aktualitet den Dag, Thyborøn Kanal er uddybet til 5 Meters Vanddybde, og ogsaa paa Importens Omraade er der endnu Muligheder, der kan udnyttes og som vil blive det, saasnart der er genskabt Tryghed for Thyborøn Kanals frie Besejling ud i Fremtiden.

M. H. t. Majsimporten er der f. Eks. endnu uudnyttede Muligheder for Fragtbesparelser ved at benytte Thyborøn Kanal til Partladninger fra oversøiske Pladser til f. Eks. Esbjerg og Vestlimfjorden. Der er ogsaa større Muligheder endnu for den *direkte* Import af visse Foderstoffer og af oversøisk Brødkorn.

Naar disse Muligheder udnyttes ved en rolig, støt og tryg Videreførelse af den Linje, der har været raadende i Statens Dispositioner ved Thyborøn i den sidste Menneskealder, saa vil den *Fragtbesparelse,* det frie Thyborøn giver Nordvestjylland, ikke blot være 1 Mill. som ovenfor nævnt, men maaske det dobbelte. Derfor er der overalt i Nordvestjylland saa stærk en Stemning for at bevare Thyborøn fri. — Derfor appellerer Nordvestjylland — Havnene, Erhvervene og Arbejderne — til Regering og Rigsdag, der nu snart skal træffe Afgørelse i dette for en hel Landsdel saa livsvigtige Spørgsmaal om *at forsøge enhver teknisk Mulighed for at bevare den frie Sejlads ind og ud ved Thyborøn, der giver Beskæftigelse og Fremgang for mange hundrede Hjem i dette Omraade.*



Fra Moler-Bruddene paa Mors. Næsten hele Produktionen eksporteres via Thyborøn.



Gennem en Skov af Master ses Dele af Thyborøn By, der vil være dødsdømt, hvis Kanalen spærres.

# Hvad Byerne og Erhvervene mener . . .

De vestlige Limfjordshavne og Erhvervene i Nordvestjylland har *altid* været Tilhængere af de bedst mulige Besejlingsforhold i klar Forstaaelse af den store Betydning, dette har for disse Egnes Trivsel. I det følgende skal gives Uddrag af en Række Udtalelser, der i Løbet af de sidste fem Aar er blevet fremsat om Spørgsmaalet fra Repræsentanter for Havnene, Handelen, Landbruget, Arbejderne, Erhvervene i det hele taget og andre autoritative Kredse i Anledning af Planerne om en Ændring i Besejlingsforholdene ved Thyborøn.

## En Katastrofe for Holstebro-Struer Havn.

17. Maj 1938 udtaler Havnebestyrelsen for Holstebro-Struer Havn bl. a.:

„Holstebro-Struer Havn er som Følge af sin Beliggenhed og de gode Besejlingsforhold den næststørste af de vestlige Limfjordshavne, og den er af livsvigtig Betydning for Byen, idet en meget stor Del af Byens Befolkning har sit hele Udkomme ved Arbejdet paa Havnen, ligesom de ved Havnen liggende Importforretninger og store Andelsforetagender er stærkt medvirkende til at knytte Forbindelsen mellem Oplandets Beboere og Byens Handels- og Haandværkerstand . . . . . .

Man kan ikke se rettere, end at en Lukning af Thyborøn Kanal enten helt eller ved Sluse vil være en Katastrofe for hele den vestlige Limfjordsegn.



Holstebro Byvaaben



Kullosning i Thisted Havn.

Thi selv om Havnene ogsaa efter en Lukning kan besejles af mindre Skibe, vil de større Fragtudgifter bevirke en Fordyrelse af alle de Varer, som nu kommer ind gennem Thyborøn. Desuden maa bemærkes, at Besejlingen østfra i Isvintre ofte er umuliggjort i længere Tid paa Grund af Isvanskeligheder, hvorimod Isen meget sjældent generer Besejlingsforholdene vestfra".

Denne Udtalelse tiltraadtes bl. a. af Struer Byraad, Struer Handelstandsforening, Hjerm-Ginding Herreders Landboforening, Struer Andelsslagteri, Jydsk Andels Foderstofforretning (Struer), Dansk Andels Gødningsforretning (Struer), De samvirkende landøkonomiske Foreninger i Ringkøbing Amt, Det danske Gødningskompagni, Struer Afdeling, Arbejdernes Fællesorganisation i Struer samt en Række lokale Importører.

Struer Byvaaben

## ½ Mill. Brt. aarligt gennem Kanalen.

Den 9. Maj 1938 vedtager en Række Foreninger i Lemvig og Opland en Udtalelse, hvori det bl. a. hedder:

„Vi maa indstændigt henstille, at der ikke ..... fremkommer Forslag, der enten forringer eller maaske helt umuliggør den fri og uhindrede Sejlads gennem Thyborøn Kanal.

I 1923 passeredes Kanalen af 228 Skibe med Lods, 260 uden Lods og 2600 Fiskefartøjer.

Lemvig Byvaaben

De tilsvarende Tal for 1937 er: 317 med Lods, 1310 uden Lods og 23,009 Fiskefartøjer. Det er talende Tal.

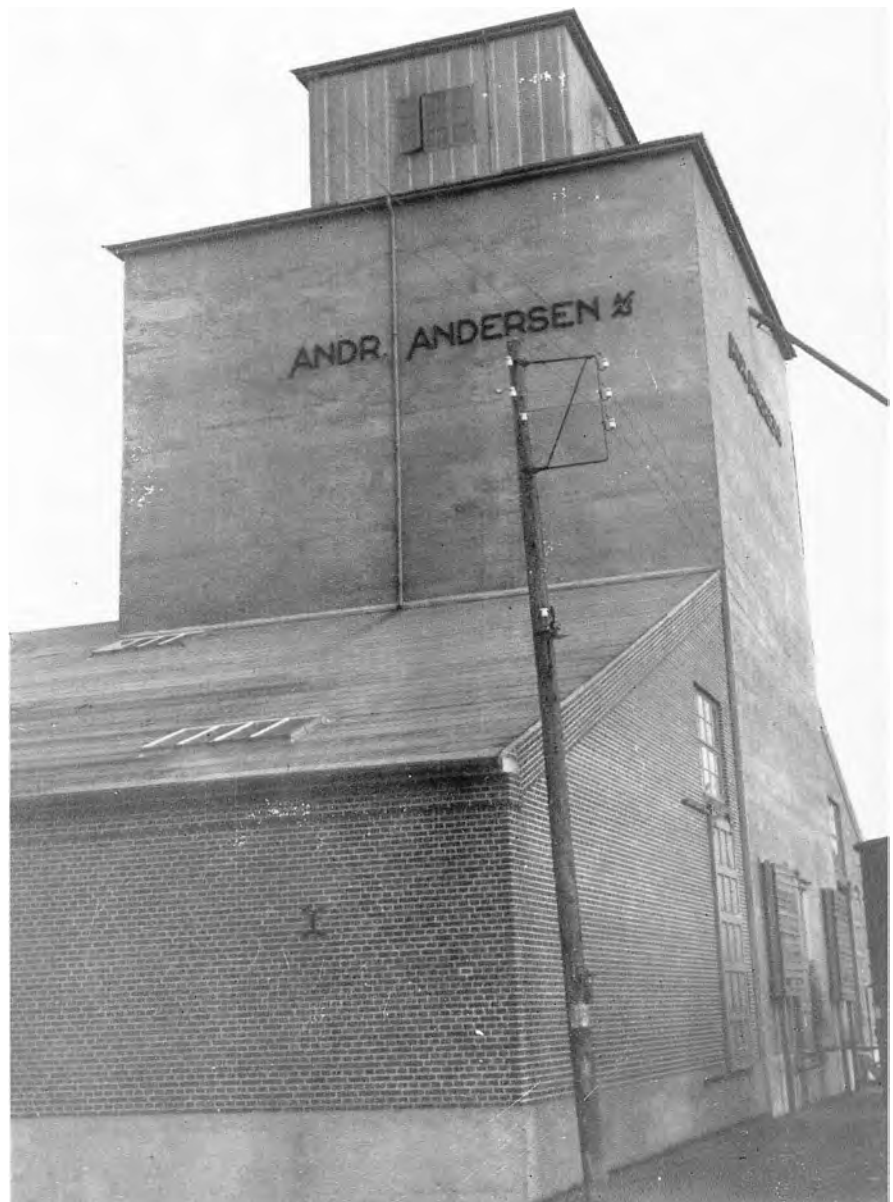
Brt. (kun for lodsede Fartøjer) var i 1923 94,299, men i 1937 177,766 Brt. Skønsmæssigt maa Kanalen i 1937 være passeret af ca. 500,000 Brt.

Til Lemvig Havn kom der 1936–37 22 Dampere og 17 Motorlaster gennem Kanalen med 15,940 Tons Kul og Koks, 175 Tons Korn, 495 Tons Foderstoffer, 2374 Tons Gødningsstoffer, 210 Tons Stykgods og 141 Tons forskelligt. Og i denne Forbindelse kan nævnes, at der i Aaret 1937—38 er *udført* 355 Tons Korn.

Disse Tal viser bedre end mange Ord, hvilken Betydning Sejladsen gennem Thyborøn Kanal nu har for hele den vestlige Del af Limfjorden og for Skodborg-Vandfuld Herreder med denne Egns Stabelplads, Lemvig.

Det er et saa stort økonomisk Spørgsmaal for Arbejderstanden, for Fiskeriet, for Landbruget, for Handelsstanden og Erhvervslivet i det hele i Byerne, at man kun med den største Ængstelse hører de Krav, der fra anden Side stilles om hel eller delvis Lukning af Kanalen.

Vi maa anse en Lukning eller et hvilket som helst andet Angreb paa den




**Silopakhus ved Skive Havn.**




**Travlhed i Struer Havn. — Skibene bringer Beskæftigelse og billigere Varer.**

frie og uhindrede Sejlads for ganske uforsvarlig — ogsaa ved eventuelle Sluseanlæg, der næppe vil kunne undgaa Tilsanding — og efter vort Kendskab til Forholdene, vil baade Kyst og Kanal kunne sikres ved sammenligningsvis smaa Midler; dette gælder formentlig ogsaa de meget omtalte Bortskæringer længere østpaa i Fjorden.

Endelig tillader vi os at henlede Opmærksomheden paa, at Thyborøn er den bedste, ja, man tør vel sige den eneste sikre Nødhavn paa Vestkysten, som ethvert Skib kan holde paa i det værste Uvejr".

Denne Udtalelse er fremsat bl. a. af: Lemvig Handelstandsforening, Lemvig Borger-, Industri- og Haandværkerforening, Arbejdernes Fællesorganisation, Fiskeriforeningen for Lemvig og Omegn, Skodborg-Vandfuld Herreders Landbo-

forening, Vestjydsk Husmandskredsforening, Borger- og Haandværkerforeningen i Thyborøn og Købmandsforeningen for Lemvig Opland samt tiltraadt af Lemvig Byraad og Havneudvalg.

## Hæmmende for Handel og Industri.



Løgstør Byvaaben

Den 3. Maj 1938 udtaler Havneudvalget i Løgstør bl. a. følgende:

„Løgstør Byraads Havneudvalg er af den Formening, at Lukning af Thyborøn Kanal eller anden Hindring for fri Besejling af Limfjorden vestfra, som ikke erstattes med anden tilsvarende Adgang til Vesterhavet, vil virke saa hæmmende paa Handel- og Næringsliv i de vestlige Limfjordsbyer med tilgrænsende Landsdele, at der paa det indstændigste maa advares derimod. Skulde Forholdene imidlertid fremtvinge Foranstaltninger, som medfører Lukning eller Hindring for Sejladsen vestud af Fjorden, maa en Uddybning af Sejlløbet gennem Fjorden mod Øst anses for paakrævet".

## Følgen bliver Nedgang i Vareomsætningen.



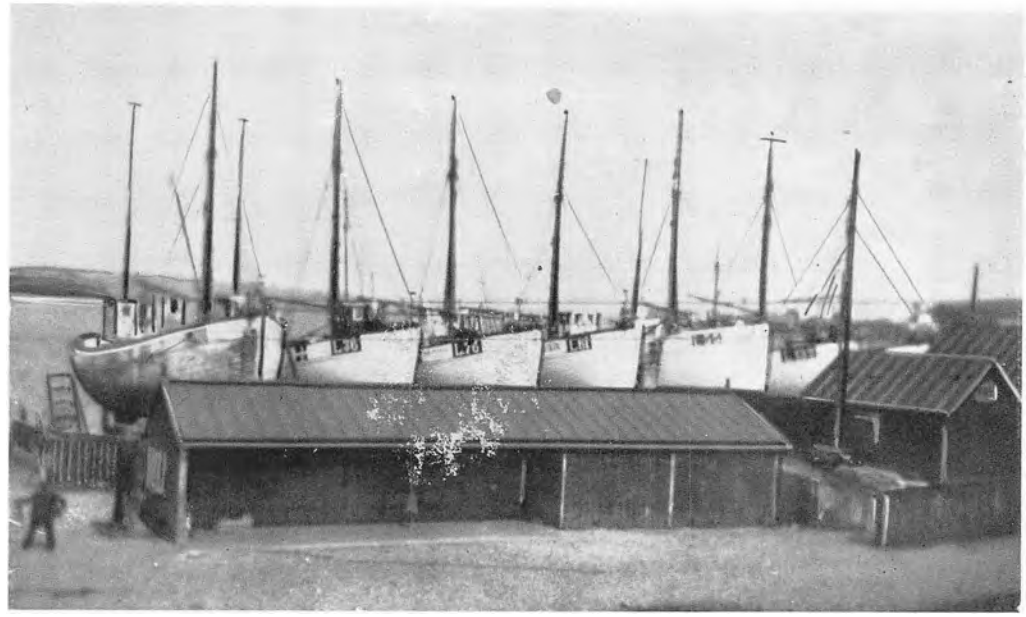
Nykøbing M. Byvaaben

Den 19. Maj 1938 udtaler Nykøbing Byraad bl. a. følgende:

„Lukning af Thyborøn Kanal vil efter Byraadets Mening medføre en Forskydning af de nuværende Besejlings- og Handelsforhold af fuldkommen katastrofal Art, ikke alene for de i den vestlige Limfjord værende Havne og Broer, men ogsaa for det private Næringsliv, idet den Omstændighed, at Trafikken vestfra og vestpaa fremtidig skal Skagen rundt, ganske givet vil



Molerprodukter — eksporteret via Thyborøn — losses i Antwerpen.



Nordsø-Kuttere paa Bedding i Lemvig. Thyborøn Kanal er Vejen for dem til Fiskepladserne.

bevirke en saadan Forhøjelse af Fragterne, at en stor Del af de paagældende Varer ikke kan bære den, og Følgen maa forudses at blive en ikke ubetydelig Nedgang i Omsætningen af visse Varer, navnlig Molersten og raat Moler til Skade for saavel Forretningslivet, som Beskæftigelsesforholdene . . . . .

Man anser det for sandsynligt, at en Afbrydelse af Limfjordens uhindrede Forbindelse med Vesterhavet vil være fuldstændig ødelæggende for det ikke ubetydelige Fiskeri, der nu finder Sted i den vestlige Del af Fjorden, og hvorved en stor Del af Befolkningen ernærer sig, og navnlig maa det anses for givet, at Østersfiskeriet vil gaa aldeles til Grunde . . ."

## Større Isvanskeligheder, hvis der lukkes ved Thyborøn.

Den 17. Maj 1938 udtaler Skive Byraad bl. a.:

„Den gennem de sidste 10 Aar gennemførte Isbrydningstjeneste i den vestlige Del af Limfjorden har bevirket, at Befragtere har været i Stand til at fragte Baade paa rimelige Vilkaar ogsaa i Vinterhalvaaret, hvilket ikke alene er af overordentlig stor Betydning for Tilførsel af Kul, Korn og Gødningsstoffer, men ogsaa er af meget stor Betydning for Tilførsel af Produkter til herværende industrielle Virksomheder, bl. a. Møllerivirksomheder.

Byraadet er alvorligt bange for, at en Lukning af Sejlløbet ved Thyborøn vil betyde en ligefrem Katastrofe for Skive Havn, da dette sikkert vil medføre en lavere Vandstand i Fjorden, hvorved Besejlingsforholdene i Almindelighed,

Skive Byvaaben



Kulkranen ved Løgstør Havn.

ogsaa østfra, vil blive i høj Grad forringede, men navnlig vil Lukningen med den deraf følgende lavere Vandstand bevirke, at Besejlingen vil blive umulig i en betydelig Del af Vinterhalvaaret, da der vil finde betydelig større Isdannelser Sted paa Grund af Limfjordsvandets nedsatte Saltholdighed og den manglende Mulighed for stadig Bevægelse som Følge af, at Strømmen gennem Fjorden er ophørt".

## Et Aandehul for Byerne ved den vestlige Limfjord.

Den 21. Maj 1938 udtaler Thisted Byraad bl. a.:

„Byraadet ser med stor Ængstelse paa, om den Dag skulde komme, da det Aandehul, vi finder, Thyborøn Kanal er for de vestlige Limfjordsbyer, foreslaas lukket".

## Fællesudtalelse fra de 6 Byers Handelsstand.

Fra *Handelsstandsforeningerne* i de seks vestlige Limfjordsbyer foreligger en Fællesudtalelse fra Juni 1937, hvori det bl. a. hedder:

„Gennem Thyborøn Kanal har vore Byer med deres Havne direkte Forbindelse med Havet, saaledes at der har kunnet befragtes Skibsladninger i direkte Import, hvilket naturligvis har billiggjort Tilførslerne af Varer som: Kul og Koks, Korn og Foderstoffer, Jern o. s. v., og det vil betyde en ganske overordentlig stor Hæmning af Udviklingen for Limfjordsegnene, saafremt Kanalen lukkes.



Thisted Byvaaben



De hvide Kuttere præger Thyborøn Havn.

Vi vil ogsaa gerne gøre opmærksom paa, at der fra Mors og Fur ad Søvejen eksporteres meget betydelige Mængder raa Moler og Molersten til England og det vestlige Europa, men iøvrigt besejles Kanalen aarligt af omtrent 250 større Skibe, ligesom den betydelige Fiskerflaade fra den vestlige Limfjord besejler Kanalen med et større Antal Baade.

Vi ønsker gerne at paapege, at de vestlige Limfjordsbyer i handelsmæssig Henseende ikke kan være tjent med at faa Kanalen lukket, hvorved denne Del af Jylland vilde blive henvist til med betydeligt større Udgifter i nogen Grad at eksportere og importere Varerne over andre Havne".

## Større Arbejdsløshed truer, hvis der lukkes.

Den 14. Maj 1938 udtaler Arbejdernes Fællesorganisation i Nykøbing bl. a.:

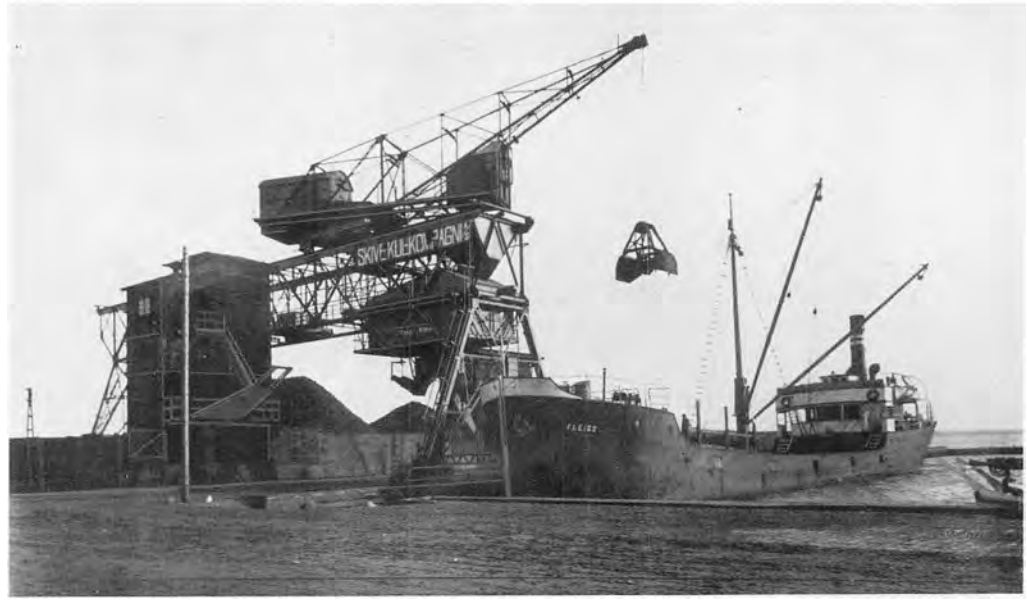
„I vore 1100 Medlemmers Interesser, hvoraf ca. 350 er henvist til at søge deres Beskæftigelse og Arbejdsfortjeneste paa Nykøbing M. Havn, maa vi protestere mod en eventuel Lukning eller Hindring af Færdselsmulighederne ind og ud af Fjorden gennem Thyborøn. Det er vor faste Overbevisning, at enhver Foranstaltning, der vil omlægge Sejladsen til Nykøbing Havn, vil faa katastrofale Følger, for de mange af Nykøbings Arbejdere, der som nævnt har deres Beskæftigelse paa Havnen, ligesom det faar meget beklagelige Virkninger for de mange Arbejdere, som vel ikke direkte søger deres Arbejde paa Havnen, men hvis Beskæftigelsesmuligheder i saa høj Grad er afhængige af



Firemaster paa Besøg i Nykøbing M.

Sydhavnen i Skive.





Kulkranen i Skive i Virksomhed.

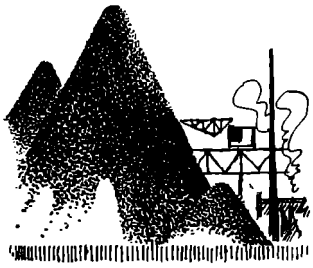
den frie og uhindrede Sejlads gennem Fjorden. Hertil kommer, at en eventuel Lukning for hele Arbejderbefolkningen vil faa en meget uheldig Virkning, hvad Priser paa Varer angaar, ligesom ogsaa en Prisfordyrelse gennem højere Fragt af Raamateriale vil forringe Beskæftigelsesmulighederne for ikke blot Arbejderne, men hele Næringslivet i vor By.

Kort udtrykt: Nykøbing Arbejderes Interesser kan kun varetages derved, at den frie Sejlads vestud og -ind gennem Limfjorden opretholdes".

## En Fragtforøgelse paa 30—40 pCt.

Den 14. Maj 1938 udtalte Direktionen for A/S N. A. Christensens Jernstøberi i Nykøbing M. bl. a. følgende:

„Vort Firma har gennem 85 Aar saa godt som udelukkende anvendt engelsk Raajern og engelske Kul og til Tider ogsaa engelske Støbericinders i Virksomheden, og alle disse Laster er altid gaaet ind gennem Thyborøn.



Gennem mange Aar benyttede vi her hjemmehørende Skibe, men i de senere Aar er der en meget stor Vekselvirkning med Udskibning fra Skarrehage Molerværk og Tilførsel af Raajern, Kul og Cinders. De anvendte Baade gaar ikke gerne Skagen rundt, og vor Mening er, at om Besejlingen af Thyborøn ændres, vil det for vore Laster betyde to Døgns spildt Tid ud og igen to Døgn hjem, og dermed en Fragtforøgelse fra 30 til 40 pCt."



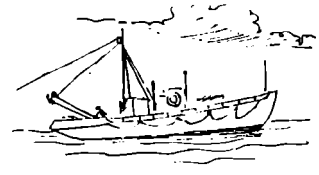
Udsigt over Lemvig Havn.

## Importen vil søge andre Veje.

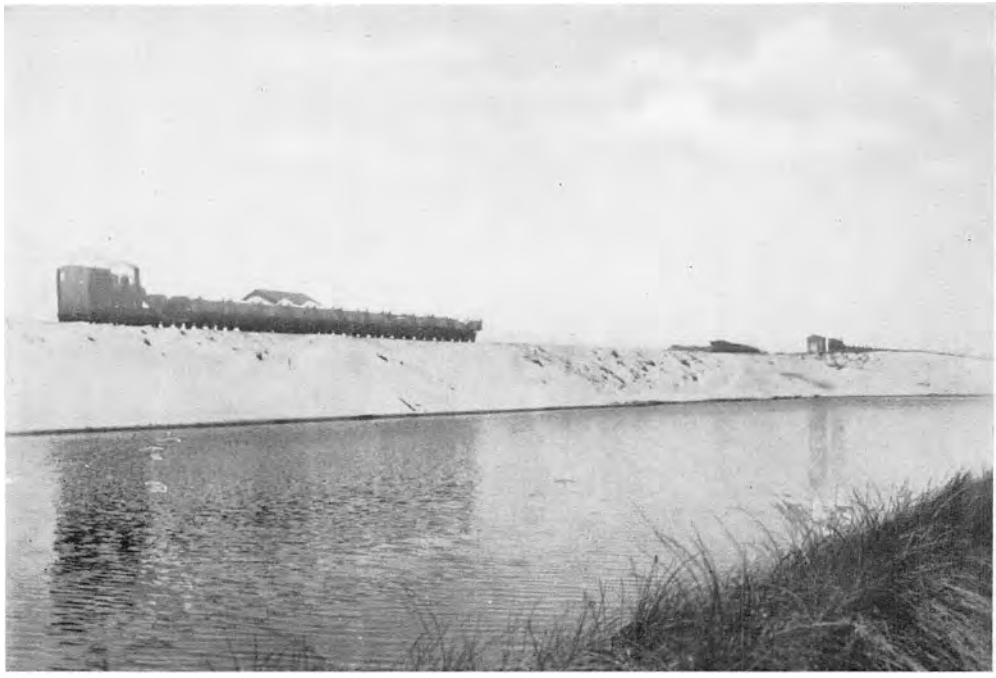
Den 14. Maj 1938 udtaler Foreningen af Arbejdsgivere i Nykøbing M., at en Lukning ved Thyborøn eller en lavere Vandstand i Vest-Limfjorden vil have „katastrofale Følger for vore Medlemmers Vareimport og dermed for Arbejdsmulighederne ved Nykøbing Havn. Det vil enten umuliggøre direkte Import eller fordyre Importen saaledes, at Varer med Fordel kan omlades i Aalborg Havn og videresendes til Kystpladser — altsaa udenom Nykøbing Havn. De bestaaende Fabriksvirksomheder vil blive hæmmet".

## Kystsikringer for Landbruget vil give Arbejde til mange Hænder.

Den 3. Maj 1938 udtaler Repræsentanter for Husmands- og Landboforeningerne i Thy bl. a.:



„Om det er forsvarligt eller nødvendigt at lukke Sejlløbet ved Thyborøn, maa vi overlade Sagkundskaben at træffe Afgørelse af, men vi maa være af den Opfattelse, at *Sejladsen paa den vestlige Del af Limfjorden ikke maa lægges Hindringer i Vejen.* Kan Indsejlingen gennem Kanalen ikke sikres ved



Kystsikringsarbejder ved Thyborøn.

Sluseanlæg, maa det af Hensyn til Import og Eksport kræves, at der anlægges andet sejlbart Løb, og at dette sker saa betids, at der ikke sker nogen Standsning for Skibsfarten".

— Angaaende Landbruget er der fra forskellig Side peget paa den Skade, der sker ved Oversvømmelser og Bortskæringer.

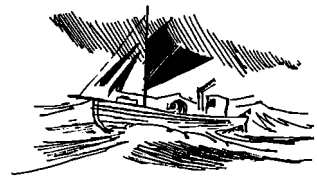
Herom skal bemærkes, at *Kystsikringer* paa de udsatte Steder i Limfjorden er en Opgave, der kan løses ved Indsats af Arbejde. Mange Steder er denne Opgave løst med gode Resultater, saa et rigt Erfarings-Materiale foreligger. Det vil her dreje sig om Landsikringsarbejder, der praktisk talt kun kræver danske Materialer og dansk Arbejdskraft, og maalt i Forhold til de *Fordele,* den frie Sejlads gennem Fjorden byder hele Egnen — ogsaa Landbruget — er de Ofre, der skal bringes for at sikre Limfjordens Kyster mod fortsat Bortskæring, kun smaa.

I en Tid, hvor alle gode Kræfter spejder efter fornuftige Beskæftigelsesmuligheder, vil her være et nyt Felt, saa snart Thyborøns Skæbne er afgjort til Fordel for den frie Besejling.

## Thyborøn er Udgangspunktet for et betydeligt Havfiskeri.

Den 12. December 1938 afholdtes paa Foranledning af Thyborøn Havns Fiskeriforening et Møde i Lemvig, hvori deltog Repræsentanter for saavel landsomfattende som lokale Fiskeriforeninger samt de store Erhvervsorganisationer i Nordvestjylland.

Her vedtoges enstemmigt en Udtalelse, der meget kraftigt gaar mod saavel Sluseværk som Lukning ved Thyborøn. Det hedder i Udtalelsen bl. a.:



„Forsamlingen vægrer sig ved at fæste Lid til, at nogen ansvarlig Autoritet skulde have til Hensigt at arbejde paa en fuldstændig Lukning af Thyborøn Kanal og saaledes prisgive den Opblomstring af Fiskeri, Haandværk, Handel, Industri, Søfart og Muligheder for Arbejdsfortjeneste, som Befolkningen i alle de vestlige Limfjordskommuner har kunnet glæde sig over i de sidste 10 Aar, fordi Thyborøn Havn og Kanal har betinget en stigende Trafik af Fiskerfartøjer og anden Skibsfart, og her paa de nøgne Sandtanger er der gennem Aarene opvokset Byer med et efter Forholdene stort Befolkningstal, som i Tillid til Bevarelsen af Thyborøn Havn og By har slaaet sig ned her for at tjene til det daglige Behov ved Arbejdet paa Søen — et baade anstrengende og farligt Erhverv, ofte udført under de ugunstigste Vejrforhold".

Det hedder videre i Udtalelsen:

„*Havfiskeriet* i den nordlige Del af Nordsøen med Thyborøn Havn som Basis har været i bestandig Udvikling. Ikke alene er den i Thyborøn hjemmehørende Fiskeflaade vokset meget stærkt, men Havnen har opnaaet en stadig større Benyttelse af Fartøjer hjemmehørende i Esbjerg, Hvide Sande, Thorsminde, Agger, Hirtshals, Skagen, Frederikshavn, Grenaa og Hundested .....

Værdien af de samlede Fisketilførsler, ca. 5 Mill. kg. beløb sig i Fjor [1937] til en Sum paa ialt 3 Mill. Kr. .....

En Forringelse af Besejlingsforholdene vil skade store Dele af den danske Fiskerbefolkning og virke ødelæggende paa det Næringsliv i de vestlige Limfjordsbyer, som har udviklet sig i Tilknytning til Fiskerierhvervet.....".

## En Katastrofe for Fjordfiskeriet.

Nykøbing M. Fiskeriforening udtaler den 16. Maj 1938, at „Fiskeriet paa Fjorden vil lide uoprettelig Skade, hvis man lukker Thyborøn Kanal, eller hvis den nuværende frie Passage i væsentlig Grad forringes. En Lukning vil



Parti fra den gamle Kanal ved Løgstør.



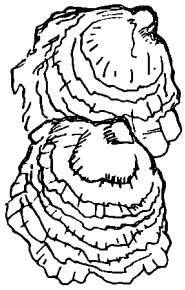

**Fjordfiskere indbringer deres Last i Nykøbing.**

medføre, at den naturlige Tilførsel af Fiskeyngel (Aal, Rødspætter o. l.) vil standses, og dette vil medføre meget store Omkostninger for en Udplantning ad kunstig Vej".

## Limfjords-Østersen vil dø . . .

I Forbindelse med Fiskeriet maa ogsaa nævnes, at Østersfiskeriet, der af Staten bortforpagtes for anseelige Lejeafgifter, formentlig ganske vil ophøre, hvis Saltholdigheden i Fjorden væsentlig nedsættes ved Lukning eller Forhindring af den fri Forbindelse fra Fjord til Hav.

*Østerskompaginet* har da ogsaa den 16. Maj 1938 udtalt sin fulde Tilslutning til en Protest mod Lukning af Thyborøn Kanal.



En anden *speciel* Limfjordsindustri er Molerindustrien paa Mors og Fur, der væsentlig søger sin Afsætning *vestpaa,* og som derfor vil faa sine Konkurrencemuligheder betydeligt nedsat, hvis Produktionen skal føres den lange Vej Nord om Skagen.

## Besejlingen mulig i al Slags Vejr.

Det ligger udenfor dette Heftes Plan at beskæftige sig med tekniske Spørgsmaal, men til Slut skal dog anføres, hvad Thyborøn Lodseri udtaler



Skib i Havn betyder Arbejde og god Fortjeneste til mange Hænder.
(Struer Havn).

September 1941 om Muligheden for Besejling af den nuværende Thyborøn Kanal.

Lodseriet skriver:

„M. H. t. Besejlingen af Thyborøn Kanal i alt Slags Vejr kan særlig henvises til S/S „Vendia", der har gjort ca. 200 Rejser herpaa og *aldrig* er gaaet Skagen rundt.

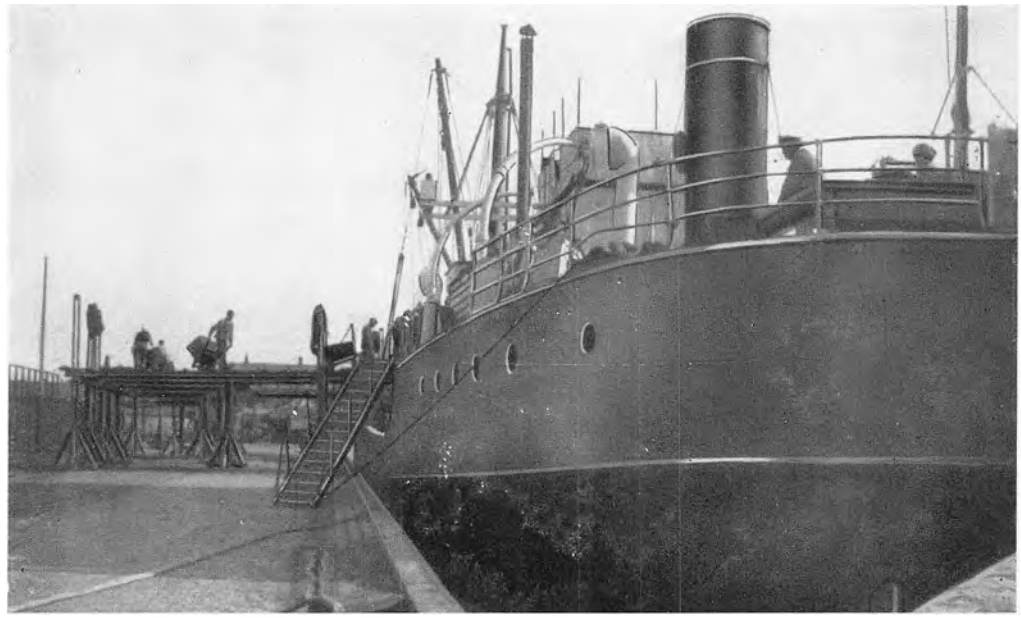
Tillige Skibsreder Marius Nielsens Baade, der har sejlet herpaa i stor Stil og heller aldrig er gaaet Skagen rundt, naar de skulde anløbe den vestlige Limfjord.

Lodseriet tør derfor trygt udtale, at *Besejlingen med større Skibe indtil 15 Fods Dybtgaaende er mulig i alt Slags Vejr og har allerede fundet Sted i flere Tilfælde uden at røre Bunden.*

Det vil faa uanede Følger at dæmme op mod denne storslaaede Udvikling — og for *Fiskekutternes* Vedkommende kan det let faa Følger i Tab af Menneskeliv, naar Strømmens Løb i Kanalen ophører, da Søen paa grundt Vand bliver meget farligere at gaa ind igennem".

## Et Minimumshensyn: Afvent Krigens Slutning.

Det vil af ovenstaaende Citater fremgaa, at *samtlige Erhverv* — Landbrug, Fiskeri, Handel, Industri og Arbejdere — over hele det store Omraade, som i stigende Grad betjenes af de 6 vestlige Limfjordshavne, *staar enige* i Kravet



**Havnearbejderne i Lemvig har faaet Job . . . ,**

om at holde Thyborøn Kanal fri, som den Livsnerve, den er blevet, som den Port ud til den store Verden, der har faaet stedse større Betydning.

Vi staar nu i en Tid, hvor maaske meget gammelt vil falde, og hvor i hvert Fald adskilligt nyt grundlægges.

Ingen kan se, hvorledes Verden vil være, naar Krigen er sluttet, eller hvorledes vore Vilkaar da vil forme sig.

Men netop i en saadan Omvæltningens Tid vil Befolkningen paa disse Egne føle det som *en Uret,* om der gennemføres Foranstaltninger, der kan hæmme den i fuld og fri Udnyttelse af de Muligheder, Fremtiden maatte bringe.

*Thyborøn fri* er Befolkningens Krav, — bygget paa den sidste Menneskealders Erfaringer om, hvad dette betyder for samtlige Erhverv.

*Thyborøn fri,* — i hvert Fald indtil den nye Tids Vilkaar tegner sig klarere for os end i Dag — er det Minimum af Hensyn, en rigt producerende, flittigt arbejdende Befolkning i en betydelig Del af Landet har Ret til at kræve.

