

Man tror knap nok, at det virkelig er Thy

En Thisted-journalist på tur med Thybanen så de kendte steder flyve forbi

THY:-I år er det 125 år, siden jernbanen kom til Thy. 20. april åbnede Thybanen for drift, og 23. maj blev den officielt indviet af Kong Christian IX. Også Thisted Dagblad har 125 års jubilæum i år. Som en følge af den nyåbnede jernbane fik venstrelederen Chresten Berg mulighed for 2. oktober at starte Thisted Amts Tidende, som nærværende dagblad hed indtil 1970.

2. maj 1882 bragte højrebladet Thisted Amts Avis (senere konservativ indtil lukningen i 1960) en reportage fra en tur med Thybanen fra Thisted til Struer. Artiklen, der havde overskriften "Med Thybanen", lød således (med moderne retskrivning og tegnsætning):

"Over den glitrende morgenbelyste fjord skærer "Ørnen" frem mod de høje Silstrup Bakker, der skjuler indsejlingen til Vilsund, hvor igennem den i den tidlige morgenstund skal passere på vejen til Struer med ladning af kreaturer og anden levende og død fragt. Nede ved dampskibsbroen bereder "Aalborg" sig på afgang østpå op ad fjorden. Dagvognen til Nykøbing-Skive står færdig til forspænd, postdiligencen, som i nat er kørt over Sallingland og Mors, viser sig på bakken oven for Dragsbæk, og længere borte mod sydvest ses røgen af det for en stund siden afgåede morgentog.

Månedlig postgang

Der lever endnu folk her i byen, som kan huske den tid, da det som en stor nyhed forkyndtes: "Nu er pakkeposten fra Viborg kommet!" Og denne nyheds interesse kan retteligere vurderes, når man tænker sig, at bemeldte pakkepost arriverede en gang månedlig og var den eneste regelmæssige forbindelse, der knyttede Thisted til omverdenen. For disse mennesker fra den gamle tid må forskellen mellem før og nu være endnu mere påfaldende end for os andre.

Med de rødbrune, kobberskinnende uhyrer, som drager waggonrækken på de øvrige jernbaner, i frisk minde er det første, man lægger mærke til på en tur med Thybanen, de - i forhold til hine - lilleputagtige lokomotiver, som må trække læsset nord for Oddesund.

Allehånde fæle rygter

Der var også straks udspreddt allehånde fæle rygter om deres ubrugelighed: På en prøvetur fra Århus ad Ryombanen med en del honoratiorens fra nævnte by måtte disse herrer stå af og gå til fods, da damphestene nægtede at gøre tjeneste. Når det har regnet, måtte der strøs sand på skinnerne og de rejsende skubbe bagpå op ad stigningerne o.s.v.

Når man imidlertid først har prøvet en køretur med disse husmandsheste, stiger agtelsen for dem, thi det kan ikke nægtes, at man kører ganske rask på Thybanen i forhold til det, som var ventet.

Og tiden overholdes her omtrent lige så nøjagtig som på andre banestrækninger. Kan et lokomotiv ikke trække det fornødne antal vogne, spændes der to for, og kan den hyppige forsinkelse ved afgang fra Struer ikke oprettes over Oddesund, indvindes den dog i reglen, dels ved forceret kørsel, dels ved mindre ophold på landstationerne.

Dansk opfindelse

Det er i øvrigt en helt ny konstruktion, der er anvendt ved disse lokomotiver, hvoraf der nu findes fem her på banen.

Opfinderen er en dansk mand, Ingeniør Busse fra Århus, skønt selve maskinerne er fabrikeret i Tyskland.

Den mest bemærkelige ydre forskel er, at skorstenen sidder bagtil, nærmest ved tenderen. Den er temmelig lav, hvorved den rigtig nok ikke meget betydende ulempe fremkommer, at røgen føres lige mod vognvinduerne, så under disse forhold er udsigten gennem disse på den ene side bliver fuldstændig afskåret. Værre er det, at lokomotivernes vægt og som følge deraf deres trækkeevne skal være temmelig ringe, men mulig kan denne fejl ændres.

Et kvarter til Sjørring

Man tror knap nok, at det virkelig er Thy, når man fra Thisted flyver forbi de kendte steder og efter et kvarters kørsel er ved det gamle, minderige Sjørring - så underlig forekommer det at køre på jernbane i denne egn, der hidtil har været post-, dag- og vognmandskørsels rette hjem.

Landstationerne ligner alle hinanden, som en dråbe vand den anden, små, nette bygninger med tilhørende vareskure m.v. Rundt om ved stationerne rejser sig gæstgivergårde. Et par, i Hvidbjerg og Ydby, er allerede taget i brug, men de fleste bliver først færdige i løbet af sommeren.

Op ad Brydbjerg Bakke

Vi kører forbi Snedsted, Hørdum og op ad Brydbjerg Bakke.

Her kniber det svært for lokomotivet. Det stønner, pruster og giver sig ynkeligt, og farten sagtnes.

I det hele er forskellen på kørehastigheden på denne og de andre danske baner kun mærkbar ved en sådan lejlighed, når en stærk stigning i terrænet skal overvindes. Men herved må også tages i betragtning, at stigningsforholdet på Thybanen er større end andetsteds.

Banen skråner endog enkelte steder en fod opad på en længde af 80 fod. Eller som det teknisk udtrykkes: Stigningen er 1:80, mens den ellers højst må være 1:100. Imidlertid passeres bakken, og vi er nu ved Bedsted Station.

Kamp for tilværelsen

Her holder en åben vogn (der snart skal erstattes af en lukket dagvogn) og afgår straks efter togets ankomst til Vestervig. Den er det første vidnesbyrd om en "kamp for tilværelsen", der vist nok bliver årelang og ført med stor energi, fordi den står mellem intet mindre end to byer, af hvilke den ene sigtes for at ville opsluge den anden. Det er Hurup, der beskyldes for så kannibalske tendenser, og Vestervig, der er målet for bestræbelserne.

Da sidstnævnte by, med eller uden egen skyld, ikke blev inddraget i baneforbindelsen, fandt de østlige sogne i jurisdiktionen det upassende vedblivende at have tingsted, sygehus m.v. på et så afsides sted, hvorimod Hurup ligger mere bekvemt og nu som jernbanestation er blevet mere tilgængelig.

Da nu de såkaldte Vestervig-markeder af amtet og ministeriet blev forlagt til Hurup, hvor tillige postvæsenet etablerede en hoveddiligeroute fra Mors over samme station til Vestervig, var krigen erklæret. Thi Vestervig vil ikke lade sig opsluge og besvarede derfor krigserklæringen, bl.a. ved at oprette en flere gange daglig privat dagvognsforbindelse med Bedsted nord for og med Ydby syd for Hurup for at bortlede så megen trafik som muligt fra dette sted.

Ved Hassing skærer banen ikke mindre end tre gange landevejen på en kort distance, og det er måske tvivlsomt, om led ved overkørslerne her og nogle andre steder for stedse kan undgås.

Dyrene langs banen

På Thylands dyreverden har jernbanekørslen gjort et overvældende indtryk. Hestene synes forholdsvis at tage sagen roligt, og af de ulykker, som man befrygtede, navnlig ved denne uhegnede bane med de åbne overkørsler, er i hvert fald hidtil heldigvis ingen indtruffet. Hundene har delt sig i to partier: Nogle huler og ryster af angst og stikker halen mellem benene, når det frygtelige tog nærmer sig - andre farer i blindt raseri bus på det ukendte køretøj, men til held for dem selv kan de sjældent indhente det.

Fårene, der er tøjret langs banen, tumler i forskrækkelse omkring ved hvert togs nærmelse, sprænger deres tøj og styter forvildede af sted, lige meget om det er bort fra eller ind på banen. I sidstnævnte tilfælde skubber lokomotivets kofanger dem mere eller mindre lempeligt af vejen, men der er ingen tvivl om, at de fleste ofre for påkørsel vil falde blandt disse medskabninger. Hvorledes kørerne vil stille sig til sagen, har man endnu ikke haft lejlighed til at erfare.

Forbi Ydby på tangen mellem Skibsted Fjord og Nissum Bredning går bane og landevej et langt stykke side om side.

Pilehegnene

Derefter ruller man ind i thyholmernes land, hvor øjet straks fæster sig ved de mange pilehegn, der omgiver markerne - et godt eksempel til efterfølgelse for thyboerne - og om sommeren giver landskabet en vis lighed med egne på Fyn eller Sønderjyllands østkyst. Hovedstationen på Thyholm er Hvidbjerg - en ret anselig landsby, hvor togene nord- og sydfra krydser hinanden morgen og aften. En sådan krydsning kan desuden ske ved Hurup og Snedsted stationer.

Ubehageligt for damer

Endelig når vi Odde Sund Nord, som er den ellefte station fra Thisted, og nu går det om bord i dampskibet, som ligger ved en interimistisk landgangsbro, så længe færgehavnen ikke er færdig.

Der da ofte findes en lang række tomme vogne her, kan toget ikke altid gå helt ned til broen, og det stykke på begge sider af sundet, der så må passeres til fods gennem grus og sand, kan i regnvejre og søle være ubehagelig nok, navnlig for damer.

"Limfjorden"

Det midlertidige dampskib "Limfjorden" - eller "Limpotten", som dets *nom de guerre* er (thi "Limfjorden" er en veteran fra krigene) - er i øvrigt upåklagelig i alle måder, kun må velvoksne personer tage deres isse i agt for sammenstød med loftsbjælkerne i kahytten.

Til turen over sundet er beregnet en halv time, men da "Limfjorden" havde lagt ud fra bolværket, snurrede det rundt en gang eller to, gik på et øjeblik med fuld kraft - og så var vi der, d.v.s. ved Odde Sunds søndre side, hvor bl.a. lå oprullet en gammel færgebåd og stod en afdanket postdiligence som bedrøvelige minder fra en svunden tid, der har givet de gamle gæstgiversteder ved sundet et så betegnende navn som "Pinen".

"Hinsidan sundet" holder et sædvanligt statsbanetog, der ad den fra nu af med almindeligt ståltrådshegn omgivne banestrækning fører os til ladepladsen Struer, hvor toget efter gentagen frem- og tilbagekørsel endelig når hen ved siden af et andet tog, der om nogle minutter skal af sted ad den nordlige jyske tværbane til Langå.

Gunstigt horoskop

Med hensyn til driften og trafikken på Thybanen i det hele må horoskopet, så vidt man kan dømme efter den korte tid, der er forløbet siden åbningen, vist nok stilles gunstigt.

Betjeningen er imødekommende lige over for publikum, og dette synes lige så velvillig stemt over for banen, hvor der allerede har måttet afgå flere ekstratog med kreaturer, således i søndags, skønt der både samme og næste dags morgen afgik dampskib herfra til Struer.

Finder altså afsenderne nu deres økonomiske fordel ved at benytte jernbanen til befordring af stude og svin m.m., vil dette sikkert i endnu højere grad blive tilfældet, når en ny dampfærge erstatter det nuværende dampskib, hvorved den besværlige, dobbelte omladning ved Odde Sund undgås.

Indtægt over overslaget

Andet fragtgods ses der også afleveret at blive befordret en del af, ligesom persontrafikken straks var temmelig stor, og Thybanen vil således utvivlsomt indbringe mere end de 15.000 kr. pr. banemil (1 dansk mil = godt 7,5 kilometer, red.), som et foreløbigt overslag har påregnet som formodet årlig bruttoindtægt.

Hvad den ad indirekte vej vil kunne gavne den egn, hvorigennem den løber, og derved landet i dets helhed, kan derimod ikke således beregnes i kroner og øre, men en udregning deraf vil også nok gå op i de højere talrækker."

Kilde: Thisted Dagblad, tirsdag den 6. februar 2007.
Af Villy Dall - villy.dall@nordjyske.dk