

Thisted-Fjerritslev-banen

Tonni Brun



Thisted-Fjerritslev-banen blev taget i brug for 90 år siden og nedlagt for 25 år siden. Artiklen omhandler baggrunden for banens oprettelse, interesse modsætningerne omkring linieføringen, og vurderer banens betydning for egnen.

Da strækningen Struer-Thisted blev indviet i 1882, begyndte man for alvor at arbejde på at få en jernbane fra Nørresundby til Thisted, men desværre var der ikke nok interesse for den vestlige del fra Fjerritslev til Thisted, og på trods af modstand i folketinget, blev de to baner på privatbaneloven af 8. maj 1894 optaget som 2 anlæg.

Loven betød, at staten skulle bidrage med halvdelen af beløbet, og man gik straks i gang med strækningen fra Nørresundby til Fjerritslev, som blev indviet d. 18. marts 1897, og den gav overskud fra starten. Det satte for alvor gang i arbejdet for Thisted-Fjerritslev-banen, men det kneb med at skaffe pengene. Da udenrigsminister Bardenfleth d. 22/8 1897 besøgte Thy, kunne man i avisen læse følgende:

”Man har så lov til at indbilde sig, at de høje herrer, efter at have kørt de 6 mil pr. hestevogn fra Fjerritslev til Thisted, er nået til erkendelse af det rimelige i, at den private bane blev forlænget til Thisted, og måske også iagttaget, at ikke mindst området fra Østerild til hinsides Bjerget, var så fattigt, at staten måtte yde større tilskud.”

Men tiden gik, og man nærmede sig tidspunktet for lovens udløb. I efteråret 1899 sendte man ansøgning til staten om større tilskud, og d. 16 marts 1900 vedtog rigsdagen at

ændre loven, så staten betalte 3/4 af udgifterne, og så kunne arbejdet påbegyndes. Amtsrådet havde tidligere bevilget 210.000 kr. (30.000 kr. pr. mil) og Thisted by 60.000 kr., og landkommunerne havde også givet tilsagn om bidrag, men det var alt sammen for lidt, så den 26/5 1900 holdt amtsrådet ekstraordinært møde om sagen, og for lukkede døre blev det vedtaget at forhøje bidraget til 285.000 kr. på betingelse af, at dæmningerne over og udnyttelsen af Vesløs og Bygholm Vejler sikredes. Et nyt møde d. 5/1 1901 gav samme resultat, og først på et ekstraordinært amtsrådsmøde d. 24/4 1901 blev bevillingen givet fri, da man mente, at banen kunne forbedre udnyttelsen af Vejlerne.

Thisted byråd behandlede sagen d. 26/7 1900 fra kl. 10 om formiddagen til kl. 18, og på et møde i Østerild d. 28/7 så., hvor man enedes om at yde 90 kr. pr. td. hartkorn (5520 m²).

D. 29/12 1900 holdt sognerådene og banekomiteen møde, hvor det blev vedtaget at søge om eneretsbevilling til banen, denne blev udstedt d. 12/7 1901.

Hvor skulle banen ligge

Skulle banen gå over eller uden om Vejlerne? Skulle den gå direkte fra Østerild og øst ind i Thisted med egen station på havnen? Eller over Bromølle enge til Hillerslev, Skinnerup og gennem Torp til Thisted med fælles station med statsbanen.

Ingeniør Winkel blev af byrådet i maj 1901 sat til at vurdere sagen. Han fandt frem til, at det ville være for dyrt at føre banen over havnen med en særskilt banegård, så på

et byrådsmøde d. 25/6 1901 besluttede man ikke at gøre videre ved sagen.

Og så om ikke Hanstholmegnen mødte med et soloprojekt, med en linie Thisted-Hanstholm-Østerild, som kun ville blive 9,5 km længere og 124.000 dyrere, og "den fattige kommune", som de selv kaldte sig, ville bidrage med 75 kr. pr. hartkorn. Der blev endog sendt en deputation af mænd fra Nors, Hinding og Vandet til København i august 1901, dog uden resultat, men én list lykkedes dog for folkene fra Nors, for som der stod i avisen:

"Ligeledes var der nogen meningsforskel om, hvorvidt banen skulle føres helt ud til Nors, hvilket der ved et ekstra offer af kommunekassen lykkedes Nors sogneråd at gennemføre".

Uenigheden var så stor, at anlægget blev delt i to dele. I begyndelsen af 1902 foretog besigtigelseskommissionen sit arbejde og i de første dage af oktober 1902 begyndte ekspropriationen på den første del fra Fjerritslev til Tovsig, og d. 13. okt. begyndte arbejdet på denne strækning.

Der var påny stærke røster om en østlig indføring i Thisted, og på et møde d. 22. maj 1902 var der stærk stemning for at, som der stod: "føre banen øst ud af byen og den kortest mulige vej til Hundstrup Kirke, hvorved banen ville blive næsten 1 mil kortere og 100.000 kr. billigere". Nu meldte der sig også et udvalg for den vestlige linie, og i de følgende måneder blev der fra begge sider hyret ingeniører, skrevet i avisen, sendt folk til København holdt borgermøder, byrådsmøder, amtsrådsmøder og udvalgs møder, og "der arbejdes med en kraft der ligefrem er imponerende". Men d. 19. juni, på et møde på Thisted rådhus, blev det endelig afgjort at banen skulle føres vest ind i Thisted, og straks begyndte forhandlingerne med lods ejerne.

Anlægsarbejdet

5. sept. 1902 blev strækningen Fjerritslev Tovsig udbudt i licitation, og 13. okt. s.å. påbegyndtes jordarbejdet fra Fjerritslev hvortil der allerede var ankommet 50 læs skinner. Sidst i nov. var broarbejdet, de blev udført af stenhugger Gustavson fra Horsens, påbegyndt: stenene blev købt billigt hos egnens folk. Samtidig var jordarbejdet nået til V. Thorup, og kort tid efter var der beskæftiget 100 mand ved det store projekt med at bygge dæmning over Lund Fjord, og det var ikke uden problemer, og d. 10. dec. måtte arbejdet indstilles p.g.a. stærk frost. Problemfrit var det absolut heller ikke at komme over Vesløs Vejle. Lørdag d. 19. sept. sank dæmningsanlægget betydeligt, og man forstod nu, at de gamle rygter om vanskeligheder på Vejlerne havde noget på sig, og det blev bemærket, "at man måske ikke skulle have stået til søs med banen". D. 22. jan. ankom et arbejdslokomotiv til V. Thorup på en blokvogn forspændt med 8 heste, og som der stod i avisen: "Snart vil dets fløjten give beboerne i den fohen så stille egn en forsmag på hvad der venter dem, nu er freden forbi".

Endelig kom også arbejdet i gang fra Thisted, og d. 25. juli 1903 kunne man læse:

"Gravearbejder fra Thisted er nu i fuld gang, og i går blev landevejen ved Landlyst gennem gravet".

Heller ikke her blev man forskånet for uheld. D. 4 nov. 1904 brændte et hus i Nors pga. en gnist fra et lokomotiv, og af samme årsag brændte et hus i Østerild.



Thisted-Fjerritslev toget.

Natten mellem d. 18. og 19. aug. 1904 dræbtes Peder Jacobsen, ved at blive kørt over af det grustog, han var med fra Nors til Thisted. Selv om der var ansat 2 betjente, der specielt skulle holde øje med de til tider tørstige "jernbanebisser", som arbejderne kaldtes, opstod der alligevel episoder.

D. 27. juli 1903 anholdtes 5 arbejdere, hvoraf de 4 boede i Hunstrup, de havde fra søndag til torsdag drukket 18 potter brændevin og mindst 36 halve bajere. Da de skulle transporteres til arresten i Thisted, måtte den lokale ordensmagt, sognefogden, love dem brændevin med på turen.

En strejke blev der sandelig også gennemført for at få mere i løn. D. 22. jan. 1904 kunne man i avisen læse:

"80 mand fra egnen om ring Østerild har i morges nedlagt arbejdet ved Thisted Fjerritslev Banen på grund af, at deres fordringer om lønforhøjelse ikke er blevet imødekommet. Der gives 27 øre i timen, hvilket arbejderne forlanger forhøjet til 30 øre i timen ved både Thisted og Han Herred, hvorfor de mener at de ved Østerild og nærmeste strækning med billighed kan fordr samme vilkår. Det er så godt som alle folk på egnen, der strejker".

5 dage senere var arbejdet ikke genoptaget, skønt der var tilbudt 1 øre mere, altså 28 øre i timen og 30 øre pr. 1. marts.

Banen indvies

Banen skulle ifølge kontrakten være færdig til aflevering d. 15. sept. 1904. Pga. forømtalte uheld og skænderier nåede man det ikke, og det kostede entreprenøren 100 kr. om dagen i "mulkt". Men forsinkelsen blev ikke så stor som frygtet, og i slutningen af oktober kunne banen afleveres, og prøvekørslerne kunne begynde. Selv om kraftige regnskyl så sent som d. 14. nov. forårsagede dæmningsbrud på strækningen ind mod Thisted, kunne den højtidelige indvielse finde sted fredag d. 18. nov. Kl. 9.30 afgik festtoget fra Thisted med de prominente gæster ombord, og efterhånden som det passerede de flagsmykkede stationer, steg medlemmer af de forskellige

sogneråd på. Toget ankom til Fjerritslev kl. 11.47, og efter frokost og taler begyndte toget kl. 13 tilbageturen.

Dagen sluttede med festmiddag på Hotel Aalborg, og dengang var der også noget der hed "natbus", så kl. 21 blev gæsterne østfra kørt hjem med særtog.

D. 19. nov. skulle man så i gang med den daglige drift, og det første tog medbragte 75 rejsende og 3 læs gods, og allerede d. 20. var man oppe på 350 passagerer. Der var fra starten 2 daglige afgange i hver retning, og fra 1. maj 1905 3 daglige afgange. Men der var en del utilfredshed med køreplanen, især at første afgang fra Thisted først var kl. 13.28, og til det bemærkede hofjærgermester Steensen De Leth ved indvielsen:

"Når morgentoget går kl. 13.28, tyder det ikke på, at man i Thy er vænnet til at stå tidligt op, men efter at jeg nu har været her oppe, forstår jeg, at med den gæstfrihed, som der her vises, kan det ikke være tidligere".

Billetpriserne blev fastsat med særlig hensyn til den omvej, banen gjorde for passagerer fra Østerild og Hannæs. En billet fra Hunstrup til Thisted kostede på 3. kl. 45 øre, på 2. kl. var det 70 øre.

Banens betydning for egnen

Selv om det måske er svært at forstå nu, hvor der er indtil flere biler ved hvert hus, må vi ikke undervurdere den betydning, banen fik for egnen. Transport af gods og personer blev med et gjort meget lettere, og mange fik arbejde, enten direkte ved banen eller ved virksomheder, der opstod pga. banen.

Om Østerild kunne man i 1904 læse i avisen:

"Her kommer man til en af de stationer der tilsyneladende har den største fremtid for sig. Stationen, der bestyres af stationsmester Laursen, er i enhver henseende heldig beliggende på en jævn mark midt i den store landsby. Der er i anledning af baneanlægget i den sidste års tid bygget ikke så lidt. I alt er der opført en halv snes nye ejendomme, deriblandt kroen, et savskæreri, en smedie, et hus med detailhandel, et malerværksted, et slagteri mm."

I 1905 var der ikke færre end 21.500 passagerer med toget til og fra Østerild, det udgjorde 5,7 % af det samlede passagertal.

Materiellet

Besparelser på indkøb af materiel skulle senere give store udgiftsposter på budgettet. Fra starten havde man, for 8.000 kr. pr. stk., anskaffet 4 lokomotiver, der i forvejen havde kørt 21 år på Thybanen. De viste sig hurtigt at være for små til den overraskende store godsmængde. De kunne ikke magte mere end 10 vogne, og i årene 1916-21 blev de udskiftet med kraftigere 3-koblede lokomotiver (med træk på 3 hjulsæt). Også skinnerne var for spinkle, og ved lov om statshjælp af 1931 fik man en saltvandsindsprøjtning på 928.000 kr. I 1928 blev der anskaffet 2 "Triangel" benzinmotorvogne, udvendigt beklædt med lakerede træpaneler, de såkaldte "prærievogne", som nogen sikkert husker. Folk på egnen gjorde store øjne, da de så "en togvogn komme kørende alene helt uden loko motiv". I 1936 købte man et helt nyt diesellokomotiv hos Frichs i Århus, i 1948 købte man 2 af de kendte røde skinnebusser,

som mange unge rejste med for at gå i skole i Thisted. Og de gjorde det godt, ved banens lukning havde de faktisk hver kørt over 2 mill. km. Det meste af det er desværre væk, men et diesellokomotiv kører på Hjørring privatbane, og en motorvogn kan ses i Bryrup ved Silkeborg.



Nors station på indvielsesdagen i 1904.

Uheld

I 1937 blev elektriske blinksignaler taget i brug ved 11 af banens overkørsler.

På trods af signalerne samt bomme og fløjtesignaler kunne uheld ikke helt undgås, og her følger et par eksempler fra årsberetningerne:

Den 27. juni 1948:

"tog 306" påkørte en lille pige, der opholdt sig på banen ca. 1 km. vest får Vesløs st. Pigen blev dræbt.

Den 3. oktober 1955:

Øst for Tovsig holdeplads skete en ulykke, hvorved togfører Arnold Pedersen, Thisted, kom alvorligt til skade. Der var sat en passager af i Tovsig, og Pedersen fløjtede afgang, men kom for sent på toget, han sprang på toget, men dørene var blevet lukket, og han forsøgte at hænge på i de to håndstænger imens han fløjtede, i løbet af ca. 1 minut var toget oppe på 70 km/t., og da der intet trinbrædt var, blev han slynget af toget, det var blevet observeret af passagererne, der ikke vidste, at de kunne åbne døren ved et tryk på en knap. Efter yderligere et minut trak én i nødbremsen. Med en passager som udkigspost, bakkede toget til det sted, hvor Pedersen lå med brystet over den ene skinne.

En forbigående motorcyklist kørte hurtigt til Østerild, hvor han alarmerede Falck. Pedersen slap mirakuløst med en flænge i panden og en kraftig hjernerystelse. Med 1 times forsinkelse kunne toget fortsætte til Vesløs, hvor et andet tog havde ventet på at komme den anden vej.

Banens økonomi

I de første mange år var økonomien ganske god. Allerede det første år var der en omsætning på 140.900 kr. og heraf en fortjeneste på 46.500 kr. eller 33%. Det gik godt helt frem til 1926, hvor man havde det første underskud, ganske vist kun på 528,75 kr. Så blev underskuddet jævnt større år for år indtil krigen, hvor en del biler jo blev klodset op. Årene 1942-1945 gav banen et pænt overskud og i 1943 endda på hele 228.894 kr. Herefter gik det stærkt nedad igen med økonomien, og i banens sidste

regnskabsår 1968-69 var der et underskud på 1.350.996 kr. eller et tal, der nærmer sig det oprindelige anlægsbeløb.

Men trods alt, så er der mange, der mener, at hvis bare man havde holdt den kørende til begyndelsen af halvfjerdserne, med oliekriser og øget indsats for kollektiv trafik, så havde banen måske været her endnu. Noget de færreste nok er klar over er, at det faktisk var TFJ, der oprindeligt ejede Hillerslev Kalkværk, men det blev d. 1. sept. 1942 solgt til Vestjyllands Mergelforsyning for 20.000 kr.

Banen under krigen

2. verdenskrig satte også sine spor på banen og dens drift. Der blev transporteret store mængder gods, der skulle ud til tyskernes "Festung Hansted", af den grund havde den da også de allieredes, og dermed danske sabotørers, bevågenhed.



Jernbanedæmningen over Lund Fjord.

Søndag d. 29. okt. 1944 blev "tog 208b" ved 14.30-tiden beskydt af allierede fly, kort efter at toget havde forladt Hunstrup station på vej mod Østerild. 2 fly fløj lavt hen over toget, og lokomotivføreren bremsede øjeblikkeligt, hvorefter personale og passagerer hurtigst løb ud på markerne, og gemte sig.

Et øjeblik efter vendte flyene tilbage og beskød toget med maskingeværer. Det gik især ud over banens nyeste personvogn, der et øjeblik før havde været fyldt med passagerer, den blev gennemhullet, og ruderne knustes. Loko motivet var kun blevet ramt af et par projektiler, og det kunne fortsætte mod Fjerritslev.

Nogle af passagererne mente at have set en bombe falde ned i en vogn læsset med granris, denne vogn blev derfor koblet fra, senere viste det sig dog, at der ingen bombe var.

D. 21. april 1945 blev skinner sprængt ved Baun trinbrædt, og i 2 dage måtte passagerer og gods skifte tog ved sprængningsstedet.

Pens. togfører Toni Christensen, Fjerritslev, har fortalt om følgende episode. Et godstog læsset med tyske brændstoffromler blev angrebet af sabotører ved Baun, men af en eller anden grund var de tyske soldater på toget for godt forberedte, så angrebet mislykkedes. Kort før Tovsig husker Toni Christensen, at hans makker, Børge Rosenberg, råbte: "Nu kommer de sgu igen", og det gjorde de, og denne gang lykkedes det at få antændt tromlerne. Fra skovløberboligen blev der ringet til Falck, men de var meget længe om at komme med et slukningskøretøj, da de godt vidste, hvad der var ild i. Grunden til, at de var så velinformerede, viste det sig senere, var den, at det var Falck, der i en ambulance havde kørt sabotørerne fra Baun til Tovsig.

D. 20. jan. 1945 kørte "tog 208b" ved Landlyst Teglværk mod en lastbil, der bakkede ud fra teglværket, 2 tyske soldater, der befandt sig på lastbilen, blev dræbt ved sammenstødet.

En af de mere muntre historier fra krigen er om lokomotivfører Stausgård, der selv var sabotør, sådan i det stille. Han kunne, når han skulle bakke ind og koble tyske vogne på toget, godt "glemme" at bremse, hvorved vognene blev beskadiget. Når de ved Vejlerne passerede de tyske vogne læsset med strå til tyske stråtage, gav han loko motivet en ordentlig spand kul, så en gnist fra skorstenen antændte stråene.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1994, side 56-63).