

80.000 kr. pr. mil fra amter og købstæder

Loven blev vedtaget i 1879, og endelig i 1882 åbnede så Thybanen for trafik.

THYBANEN: 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 venstre-lederen Chresten Berg mulighed for 2. oktober at starte Thisted Amts Tidende, som nærværende dagblad hed indtil 1970.

Forud for driftens begyndelse bragte højrebladet Thisted Amts Avis (senere konservativ indtil lukningen i 1960) 17. april 1882 en længere redegørelse for baggrunden for baneanlægget, nemlig et aftryk fra Berlingske Tidende. Redegørelsen, der havde overskriften "Jernbanen mellem Struer og Thisted", lød således (med moderne retskrivning og tegnsætning):

"Denne bane, som vil blive åbnet for den almindelige færdsel på torsdag 20. d. m., er anlagt ifølge lov af 18. juni 1879 for statens regning, dog således at der af udgifterne til den i Thy beliggende del af banen (Oddesund-Thisted), hvortil er anslået 220.000 kr. pr. mil (1 dansk mil = godt 7,5 kilometer, red.), refunderes 80.000 kr. pr. mil i løbet af 15 år af vedkommende amts- og købstadskommuner. Udgiften til den anden og mindre del af banen (Struer-Oddesund), hvortil er bevilget 582.000 kr. pr. mil, bæres derimod helt af staten.

Let konstruktion

Struer-Oddesund-banen, halvanden mil lang, står i direkte forbindelse med de ældre statsbaner og er bygget ganske i overensstemmelse med den jyske vestbane, mens Oddesund-Thisted-banen, otte en kvart mil lang, mere er betragtet som en lokalbane og bygget efter et lettere system, med 35 pounds (1 dansk pund = et halvt kilogram, red.) stålskiner, uden indhegning og bevogtning af overkørsler, en enkelt ved Thisted dog undtaget. Maksimumsstigningen er delvis af hensyn til terrænet sat til en firsindstyvendedel og den mindste krumningsradius til 1200 fod (1 dansk fod = 12 tommer = 0,314 meter, red.).

Struer Station

Struer Station, som er tilknytningspunktet til de ældre statsbaner, er ved foranstaltning af bestyrelsen for disse udvidet betydeligt, bl.a. ved bygningen af en ny, stor lokomotivremise.

Fra Struer Station føres den nye bane ned til havnen, forbi denne og på en længere strækning langs stranden, derpå ved siden af landevejen med en dæmning over en vig af Limfjorden, kaldet Kilen. Til beskyttelse mod højvande er langs hele denne strækning anbragt et stenglacis, syv fod højt over daglig vande.

Efter at Kilen er passeret, bøjer banen af til venstre for landevejen og stiger igennem betydelige udgravninger op forbi Humlum Kirke, hvorpå den atter begynder at falde. Humlum Station ligger cirka en kvart mil nord for kirken ved den landevej, som fra hovedlandevejen fører til Lemvig. Herfra falder banen rask, passerer hovedlandevejen og føres gennem et lavt, sandet terræn til Oddesund.

Oddesund-overfarten

Oddesund er et af flade sandede odder begrænset smalt og dybt farvand og er den eneste forbindelse mellem Nissum Bredning, Limfjordens vestlige store bassin, og den øvrige del af fjorden, som øst for Oddesund deler sig i tre grene, hvoraf en, Venø Bugt, skyder sig ned imod Struer, en anden bugter sig nordpå mellem Morsø og Thyland, og den tredje sønden om Morsø. Ved vestlige storme sætter havet store vandmasser igennem Thyborøn Kanal ind i Nissum Bredning, hvorved der i det kun ca. 1200 alen (1 alen = 2 fod = 0,62 8 meter, red.) brede Oddesund frembringes en stærk strøm, yderligere forøget ved søgangen fra den store Nissum Bredning, som i sin største udstrækninger vender imod nordvest og tilmed spidser tragtformet til ved Oddesund.

Overfarten ved sundet er hidtil sket med åbne både, som fiskerne på Limfjorden anvender dem, af temmelig primitiv beskaffenhed og form, lignende de på havkysten brugelige både, der vist nok

ikke i noget væsentligt afviger fra de gamle vikingebåde. Årerne er tunge og klodsede, firkantede, fire-fem tommer (1 dansk tomme = 2,614 centimeter, red.) tykke og temmelig lange. Bladet er ikke faldt, men af et trekantet tværsnit. Roningen foregår med små korte ryk, ikke i takt, men tilsyneladende som enhver af besætningen har lyst til. Tages årerne ind, hales de tværs over båden, hvor de bliver liggende, til de atter skal bruges. At "skive" åerne (at løfte dem op af vandet og vende bladene vandret, red.) er en ganske ukendt finesse og ifølge hele indretningen også aldeles umulig. Såvel bådene som mandskabet gør et alt andet end sømandsmæssigt indtryk, ikke alene her, men for en del også langs havkysten. Det almindeligste fodtøj ombord er træskoene. Da den hastighed, som kan opnås med en sådan båd, er meget ringe, navnlig når vinden er imod, og da man for at komme over en stærk strøm må ro hurtigt til, er det let forklarligt, at overfarten med lidt uroligt vejr ofte er umulig. Under uheldige forhold endog flere dage i træk. "Pinenkro", som ligger ved sydsiden af sundet, bærer derfor ikke sit navn med urette.

Dampfærger

Efter jernbanens åbning vil disse forhold blive helt forandret, idet overfarten skal besørges med dampfærger af ganske lignende konstruktion som ved Lillebæltsoverfarten. På begge sider af sundet anlægges der havne, indrettet til at optage dampfærgerne. Projekteringen og anlægget af disse havne har været forbundet med ikke ubetydelige besværligheder på grund af de vanskelige lokale forhold, dels stærk søgang og strøm med deraf følgende sandvandring, dels bundens uensartede beskaffenhed, idet den snart er fast, snart blød. Havnemolerne dannes af pæleindfatninger fyldt med sten eller faskiner, alt efter bundens beskaffenhed. Samtlige pæle er rammet uden spids, kun retvinklet afskåret forneden. Sådanne pæle er i stor udstrækning anvendt ved forskellige byggeføretagender i de senere år, f.eks. navnlig ved kystsikringsarbejderne på vestkysten.

Indtil dampfærgehavnene bliver færdige, hvilket ikke ventes at ville ske før henad efteråret, vil overfarten blive besørget ved dampskibe, der benytter de forhåndenværende havne. Til brug under isforhold er der på nordsiden bygget en 70 fod lang og 20 fod bred anløbsbro.

Den stærke isgang og sandvandringen ønskeliggjorde en særegen bygningsskema af denne bro, og man bestemte sig da til en konstruktion af jernskruerpæle, d.v.s. svære hule jerncylindre, ca. 10 tommer i diameter, forneden forsynet med en bred, skiveformet skruegang. Disse pæle skrues ned i grunden ved en på toppen af dem anbragt spilkrone, og så nøjagtig kunne de skrues ned både i højde og sideretning, at de i forvejen færdige forbindelsesdele (skråband, etc.) uden tilpasing kunne anbringes i de på pælene anbragt øskener. Omend skruerpælene ikke er noget nyt herhjemme, er det dog første gang, at de her i landet er anvendt i større udstrækning.

Thyland og thyboer

Efter at have passeret Oddesund er man i Thy, om hvilket land øboerne og især københavnernes har meget vage forestillinger, omtrent lige så vage som parisernes forestillinger om skandinavien. De fleste henregner Thy til Vendsyssel, men ville hermed højligt fornærme thyboerne, hvis land når fra Limfjorden til Vesterhavet og fra Thyborøn (Thyborøn hørte indtil 1954 til Vestervig-Agger Kommune, red.) til Bulbjerg.

Landets karakter er i det væsentlige den samme som den øvrige vestkysts sydpå til henimod Ringkøbing og Varde. Skovløst med spredtliggende gårde og huse uden haver, et med et græstørvdige indhegnet mindre areal ved huset, ellers omtrent ingen hegn. Gårdene er i reglen velbyggede, næsten alle med grundmur, og gør dels derfor, men navnlig ved de godt og smukt lagte stråtag et solidt, kompakt og velhavende indtryk. Især ligger dette i mønningen på taget, som udføres med lange, smalle engtørv og - i modsætning til de i andre landsdele brugelige mønninger med tang - strå, ler og kragtræer (træstykker, der rider over tagryggen for at fastholde mønningens halm eller tang, red.) er en pryde for bygningerne.

Sproget er væsentlig det samme som hele vesteregns. Det kender kun én artikel: En, bestemt e, sat foran ordet, således f.eks. en hus, et hus, i flertal dem hus. Dog har thyboen en særegenskab frem for alle andre jyder: Han siger ikke A, men Æ om sig selv.

Alt findes her

Særlig karakteristisk for Thy er de overordentlig talrige kæmpehøje, som i hundredvis kroner de krafte og store bakkedrag, fra hvis ofte betydelige højder, der frembyder sig vidtstrakte og imponerende udsigter. Punkter af fremragende skønhed findes i mængde, og Thy ville, hvis der fandtes skove, kappes med Danmarks smukkeste egne i afvekslende skønhed. Kraftige bakkedrag, vilde klitter med granplantager af næsten vidunderlig romantisk skønhed, store søer, hede, hav, fjord og frugtbare marker - alt findes her.

Frugtbare marker derovre, hvor alt kun er sand og atter sand! Ja, det er netop en af de store fejltagelser, som øboerne gør sig skyldige i. Spørg entreprenørerne fra jordarbejdet ved Thybanen, hvilken jordart de oftest traf på, og de vil svare: Fed ler og kalk. Størstedelen af Thy hviler nemlig på kridt- og brunkulsformationer. Og naturligvis findes der også sand. Ud mod havet er der et fra en halv til en hel mil bredt klitbælte, og her findes der intet andet end sand, dog overalt bevokset med klittag (hjelme) og ikke som almindelig antaget marehalm, der tværtimod hades af klitvæsenet. Af det øvrige land er en stor del hede, dels uopdyrkelig, dels fortrinlig jord, som kun venter på dræning, mergling og pløjning. Den opdyrkede jord, som er den langt overvejende del, er som overalt bedre og ringere, men store strækninger står aldeles ikke tilbage for landets bedre egne.

At der rører sig liv deroppe og er noget at gøre forstås, når man blot nævner kystsikringsarbejderne, havnespørgsmålet - Thyborøn, Hanstholm eller Vigsø - de udtørrede søer Flade, Ørum, Sjørring og Sperring - samt Bygholm og Vesløs vejler.

Thyholms pilehegn

Fra Oddesund føres hanen over en flad, sandet strækning, sunddraget, hvorefter opstigningen over Thyholm begynder.

Thyholm er en halvø, som fra det egentlige Thy - "Store Thy" kaldet - skyder sig ned mod Oddesund. Om sommeren har Thyholm et fra hele den øvrige vesteregn særdeles afvigende udseende på grund af de mange pilehegn, som gror ganske udmærket til følgeværdigt eksempel for det øvrige Thy. Midt på den cirka halvanden mil lange halvø ligger Hvidbjerg Station, ved syd- og nordenden Uglev og Lyngs holdepladser.

Ved en smal og flad landtange af ganske samme natur som sunddraget står Thyholm i forbindelse med "Store Thy".

Ikke til Vestervig

Fra dette punkt havde det været meget ønskeligt at føre jernbanen over Vestervig, den vigtigste plads i Sydthy, men dette har på grund af dennes vestlige beliggenhed ikke kunnet udføres uden alt for stor omvej.

Derimod er stationer anlagt ved de tre veje, som fra Vestervig fører i sydlig, østlig og nordlig retning ud til hovedlandevejen, nemlig ved Ydby, Hurup og Bedsted, alle i omtrent en en kvart mils afstand fra Vestervig.

Ved Hurup Station passeres banens højeste punkt ca. 150 fod over havet, ikke langt fra Ashøje, fra hvis betydelige højder (ca. 300 fod) en imponerende udsigt findes over Vesterhavet, Thy, Mors, Limfjorden og tilstødende egne. Antallet af kirker, som kan ses herfra i klart vejr, beløber sig til henad et halvt hundrede.

En udflugt fra Hurup over Ashøje til Vestervig og Agger med de ejendommelige naturforhold og de interessante sikringsarbejder mod havet lønner rigeligt ulejligheden.

Øde hedeegne

Fra Hurup Station føres banen forbi Bedsted Station (i folkemunde Brydbjerg) igennem temmelig øde hedeegne med jævnt fald ned imod de frugtbare omgivelser og den lange og smalle Ove Sø, hvis sydende passeres ved Hassing i en højde af kun 24 fod over havet.

Herfra stiger banen atter mod Hørdum Station, som ligger en halv mil fra Koldby Kro, hvor en smuk ung bøgeplantning findes.

Før Thisted nås, passeres Snedsted Station ved landevejen fra Vilsund til Stenbjerg Strand og

Sjørring Station ved landevejen fra Thisted til Vorupør. Fra Sjørring, bekendt for den udtørrede sø og det interessante gamle voldsted, bøjer banen, hvis hovedretning hidtil var nordlig, imod øst til Thisted.

Thisted

Thisted Station ligger tæt ved midten af byen ud mod Limfjorden, 37 fod over denne og med en henrivende udsigt over Thisted Bredning, som ved det omgivende høje lands smukke konturer og sin dybe, blå farvetone i skønhed kappes med selve Øresund. Thisted By, som ved en nyanlagt, bred vej står i direkte forbindelse med banegården, gør et livligt og tiltagende indtryk. Den ca. 18 tønder land store, udmærket smukke plantage eller lystskov, som ligger umiddelbart ved byen, beviser nok som ved sine kraftige, høje træer, at det er en overtro, når det antages, at plantning ikke kan lykkes på denne egn.

Mens landstationerne er temmelig små og bygningerne simple, men dog med et vist solidt og velhavende præg, gør Thisted Station et mere storstilet indtryk. De smukke af røde sten opførte bygninger præsenterer sig udmærket fra den brede og bekvemme adgangsvej. Hovedbygningen er udført efter samme mønster som Fåborg Station og Østbanegården i Århus, dog en del større end sidstnævnte. Foruden hovedbygningen er der opført en større postbygning, et anseligt varehus, en remise til fire lokomotiver samt nogle mindre udhuse. At vandcisterne, drejeskiver, kran, brovægt, fyrgrave, kvæg- og vognramper, synefolde og kulgård ikke mangler, er en selvfølge.

Fra Thisted Banegård er et spor ført ned langs fjordbrinken med et fald på 1:50 til havnen. Til sikring mod højvande er der langs med sporet anbragt et temmelig betydeligt stenglacis fra seks til syv fod over daglig vandstand.

Kilde: Thisted Dagblad, tirsdag den 30. januar 2007.
Af Villy Dall - villy.dall@nordjyske.dk