

Om Thyholm og Thybanens åbning i foråret 1882

Af C.J.G.VAN DER WERF

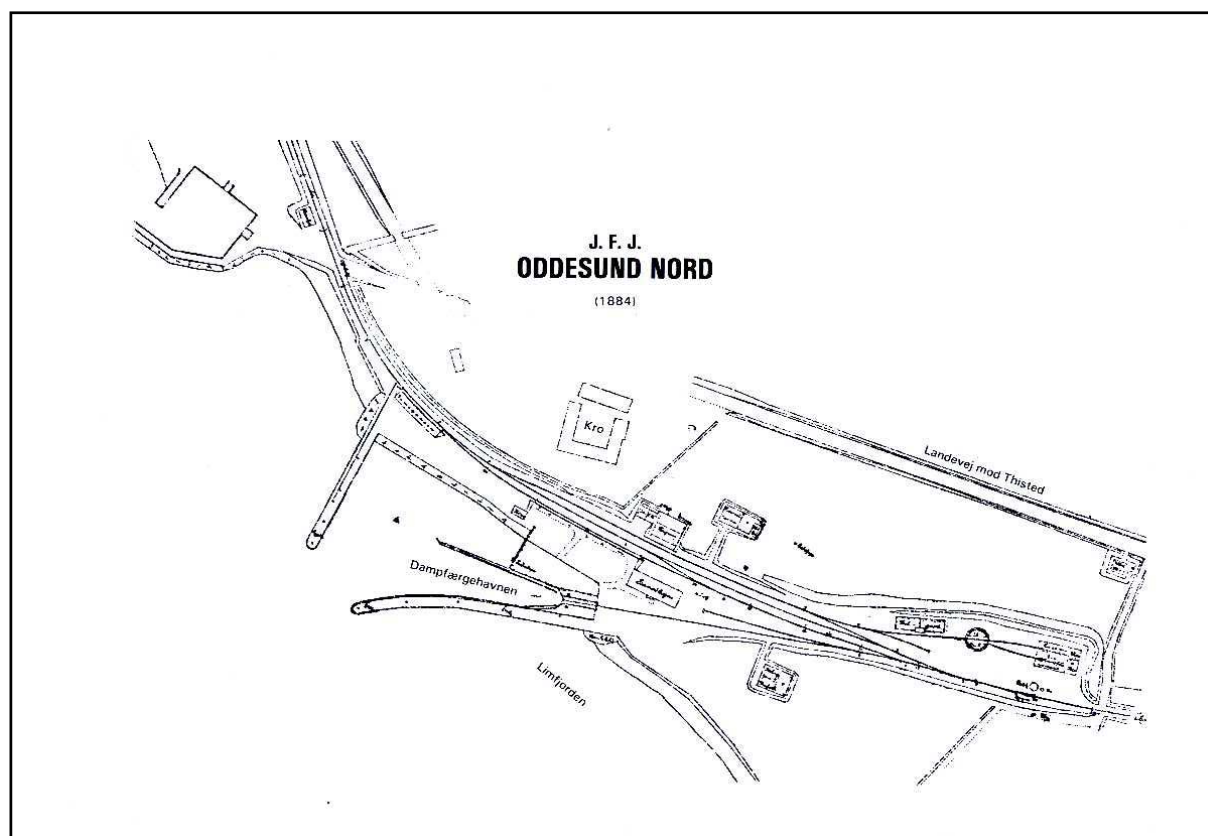
Nogle klip fra tidens aviser.

En i 1871 nedsat kommission, der skulle udtale sig om forbindelsesmulighederne mellem den nordlige tværbane og Thy, anbefalede jernbaneanlæg mellem den nordlige tværbane og Oddesund samt dampfærge over Limfjorden. Der blev dog ikke foretaget videre i sagen, før thyboerne ansøgte regeringen om anlæg af en bane samt fast bro over Oddesund.

I samlingen 1874-75 fremsattes så det første lovforslag om Thybanen, men da man i dette ikke havde taget stilling til spørgsmålet bro eller dæmning ved Oddesund, blev det efter folketingsudvalgets opfordring taget tilbage.

Efter at amtets beboere selv havde ladet udarbejde et fuldt færdigt projekt til et baneanlæg Struer-Thisted med fast bro over Oddesund, fremsatte Ministeriet sit andet forslag i 1876-77.

Forslaget kom ikke til endelig behandling i 1877 og fremsattes derfor for tredje gang i 1877-78 i Landstinget, der ønskede strækningen Struer-Oddesund bygget som de tidligere statsbaner for 582.000 kr. pr. mil, medens Oddesund Nord-Thisted skulle anlægges som let



lokalbane, uden hegn, led eller bevogtning ved overkørslerne. Til denne sidste kunne anvendes 268.000 kr. pr. mil, og egnens tilskud forhøjedes til 89.000 kr. pr. mil, at betale i løbet af 15 år. Staten skulle overtage dampskibsforbindelsen over Oddesund. Det lykkedes ikke at få forslaget endeligt vedtaget før i 1879, men derefter går det således:

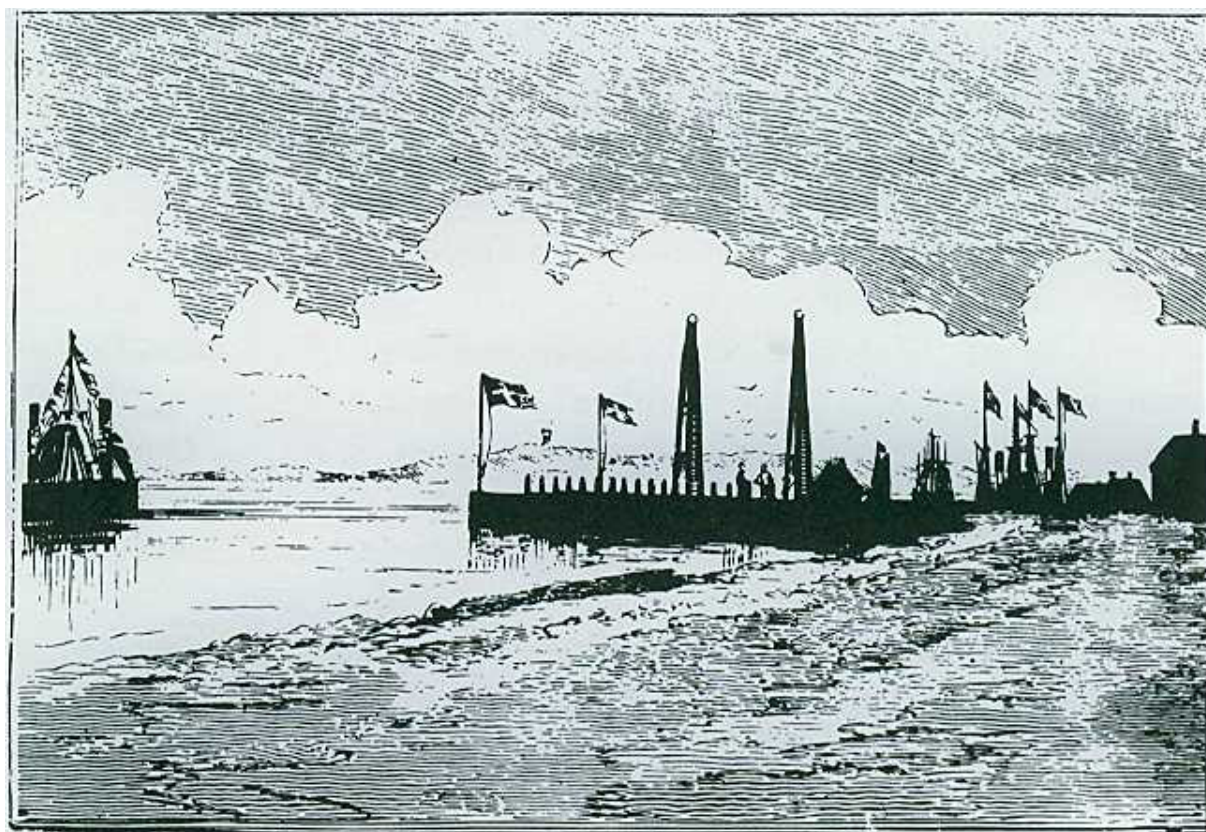
»Denne Bane, som vil blive aabnet for den almindelige Færdsel på Torsdag den 20. d. M. er anlagt ifølge Lov af 18. Juni 1879 for Statens Regning, dog således at der af Udgifterne til den i Thy beliggende Del af Banen (Oddesund-Thisted), hvortil er anslået 220.000 Kr. pr. Mil, refunderes 80.000 Kr. pr. Mil i Løbet af 15 År af vedkommende Amts- og Købstads-kommuner. Udgiften til den anden og mindre Del af Banen (Struer-Oddesund), hvortil er bevilget 582.000 Kr. pr. Mil bæres derimod helt af Statskassen.

Struer-Oddesund-Banen, 1½ Mil lang, staaer i direkte Forbindelse med de andre Statsbaner og er bygget ganske i Overensstemmelse med den jyske Vestbane, medens Oddesund-Thisted-Banen, 8 1/4 Mil lang, mere er betragtet som en Lokalbane og bygget efter et lettere System, med 35 Pd.s Staalskinner, uden Indhegning og Bevogtning af Overkjørsler, en enkelt meget befærdet ved Thisted dog undtagen. Maximumsstigningen er delvis af Hensyn til Terrænet sat til 1/80 og den mindste Krumningsradius til 1200 Fod«.
(Thisted Amts Avis 17. 4. 1882.)

Om omkostningerne ved selve havneanlæggene kan man læse følgende i Holstebro Avis, den 28. januar:

»Disse Anlæg ville være fuldførte samtidig med, at Baneanlæggene tages i Drift, saa at de kunne benyttes til Forbindelse mellem Banerne syd og nord for Oddesund, indtil Dampfærgeforbindelsen er etableret.

Ved det søndre Anlæg er der arbejdet med Nedramning af Pæle og Anbringelse af Hammer og Vandlist, ved den nordre Havn er der nærmest foretaget Uddybningsarbejder. Jern-



Oddesund Nord med postdampskibet.

broen nærmer sig sin Fuldførelse.

Tømmeret er leveret af Grosserer Ludvig Olsen for 108.500 Kroner. Havneanlægene ere overtagne af Tømmermester Ph. Møller og Arkitekt Monberg af Odense samt Entreprenør H.J.Hansen af Hjørring, den søndre Havn for 91.000 Kr., den nordre for 85.000 Kr. Jernbroen paa den nordre Side er overtaget i Enterprise af Mr. George Wells af London for 2500 Pd. St.«.

Banens anlæg er sket uden særlige vanskeligheder. Vinterstormene og »Paaske-Østen« for-sinker dog færdiggørelsen af Oddesund-Nord, og overførslen af lokomotiver og vogne, som skulle ske den 29. marts, må vente, indtil der er lidt mere vand i sundet.

Men allerede den 22. februar står der i T. A.:

»Overingeniør, Justitsraad Tegner besigtigede i Mandags Thybanen paa en Tur med det Ingeniør Werner tilhørende Arbejdslokomotiv. Det er første Gang, at et Tog er passeret hele Strækningen fra Thisted til Oddesund«.

Et lignende lokomotiv optræder ogsaa i en lidt mere uheldig rolle, men derom senere.

Den 2. marts ser det stadigvæk lyst ud:

»At dømme efter, hvad der resterer, vil dette ogsaa med Lethed kunne naas, saa at det godt og smukt udførte Arbejde kan præsenteres det rejsende Publikum til den nævnte, i det oprindelige Udkast fastsatte Tid«. (T. A.)

At det ved Oddesund ikke går med den påståede lethed, ses af følgende citat fra Holstebro Avis, den 1. marts:

»Entreprenørerne for disse Havneanlæg ere i Følge »Natt.« ved det vedholdende stormende Vejrlig blevne sinkede en Del, og det har ogsaa forvoldt dem direkte Udgifter, idet nogle af deres Rambukke ere væltede og have lidt noget Havari, som dog omtrent er udbedret.

Da det ved Ramningen af Pælene til Molernes Indfatninger har vist sig, at Grunden paa flere Steder er overordentlig blød, og det maa derfor formodes, at en meget stor Del af Fylden vil synke ned i Bunden,«

(Herefter omtaler man, at man vil prøve sig frem med lettere materialer og sænkeankre, som skal holde sammen på siderne af molerne. Ligeledes, at man regner med at kunne genoptage uddybningsarbejdet, når »Muddermaskinen« kan arbejde ved den beskyttelse, som molerne giver den).

Meddelelsen slutter:

»Det er saaledes betydelige Arbejder, der endnu staa tilbage ved Havnene, før de kunne besejles af Dampfærgerne, og det er derfor heldigt, at de Reservebroer, som ellers kun skulle benyttes under Isforhold, naar Havnene muligvis ikke kunne besejles, ere færdige og kunne tages i Brug, hvad Dag det skulle være«.

Dampfærgenhavnene bliver ikke færdige før til efteråret, og dels af denne grund og dels, fordi »Hjalmar« og »Ingeborg«, de nye jernbanefærger ikke vil være færdige til tiden, skal der sejles med et postdampskib indtil videre.

Dette har man forudset og den 20. februar kan man læse i Holstebro Avisen:

»Postdampskibet »Limfjorden«, der i al Fald tidligere har besørget Overfarten ved Masnedsund i Forbindelse med et andet Skib, ventes om kort Tid til Oddesund, for midlertidig at besørge Trafikken her, naar Thybanen aabnes for Drift. »Limfjorden« er det mindste af Statens Postdampskibe, nemlig 65 Tons og med 30 Hestes Kraft«.

»Limfjorden« kommer til at sejle indtil den 23. juni 1883, hvor ovennævnte færger overtager sejladsen.

At arbejdet ellers går efter planen, viser sig ogsaa ved stillingsopslag allerede i december og januar.

For eksempel følgende om blandt andet Uglev, Lyngs, Oddesund-Nord og Hvidbjerg:

»Ved Aabningen af Jernbanen fra Struer til Thisted, der antages at ville finde Sted i April Maaned d. A. blive Holdepladserne Uglev og Lyngs at besætte.

Ansøgninger om disse Poster, der lønnes som Expedientpladser, kunne indgives til Direktøren indtil den 14. Januar. Det bemærkes, at Expedienterne ville have at overtage Holdepladsernes Kontorhold, Rengjøring, Belysning og Opvarmning mod en fast årlig Godtgørelse af 240 Kr.«

(H. A. den 11. januar).

I Hvidbjerg og Oddesund-Nord kan man søge om at blive Stationsforvalter af tredje klasse med samme forpligtelser, dog mod hhv. 300 og 336 kr.

Den 27. februar resolverer Indenrigsministeriet, at der ved Oddesund-overfarten skal ansættes: 1 fører (løn 2700 kr. årlig), 1 styrmand (1500 kr.), 2 matroser, 1 opvarter, 1 maskinist, 2 fyrbødere og 4 arbejdsmænd ved broklapperne.

Med undtagelse af de sidste fire er det temmelig sikkert og for folkene ved holdepladserne og stationerne dokumenteret, at det blev »fremmede«. DSB ansatte ikke lokale folk til advancementstillinger.

Efter den 1. april dukker der annoncer op med meddelelse om åbning af banestrækningen:

»Danske Statsbaner i Jylland og Fyen

Den 20de April 1882 aabnes Banestrækningen Struer-Thisted med Stationerne Struer, Humlum, Oddesund Syd, Oddesund Nord, Uglev, Hvidbjerg, Lyngs, Ydby, Hurup, Bedsted, Hørdum, Snedsted, Sjørring og Thisted.

Togenes Gang paa den nye Bane er fastsat ved Kjøreplanen, der træder i Kraft den nævnte Dag Kl. 1 Morgen.

Fra s. D. at regne vil Tog 34 udgaa fra Holstebro Kl. 5.20 Formiddag istedet for som hidtil fra Struer Kl. 6 Form. samt Tog 41, der hidtil er standset i Struer Kl. 10.20 Eftermiddag, fortsættes til Holstebro, hvortil det ankommer Kl. 11.10 Efterm.

Direktoratet for de danske Statsbaner i Jylland og Fyen, Århus i April 1882.

N. Holst«

Samtidig annoncerer postmesteren i Thisted med ophør af diligencebefordringen mellem Thisted og Struer og - på Thyholm - med nedlæggelse af brevsamlingssteder i Floulev og Odby og oprettelse af nye i Lyngs, Hvidbjerg, Uglev og Oddesund.

Dampskibsforbindelserne bliver ikke berørt af banens åbning. Der er faste anløbs- og afgangstider for Tambosund og Oddesund i mange år endnu, med direkte forbindelse til for eksempel Århus, Thisted og Ålborg.

Den 17. april offentliggøres billetpriserne:

Enkeltbillet Thisted-Struer: 3. klasse: 2 kr. 65 ø.,

2. klasse: 4 kr. 25 ø.

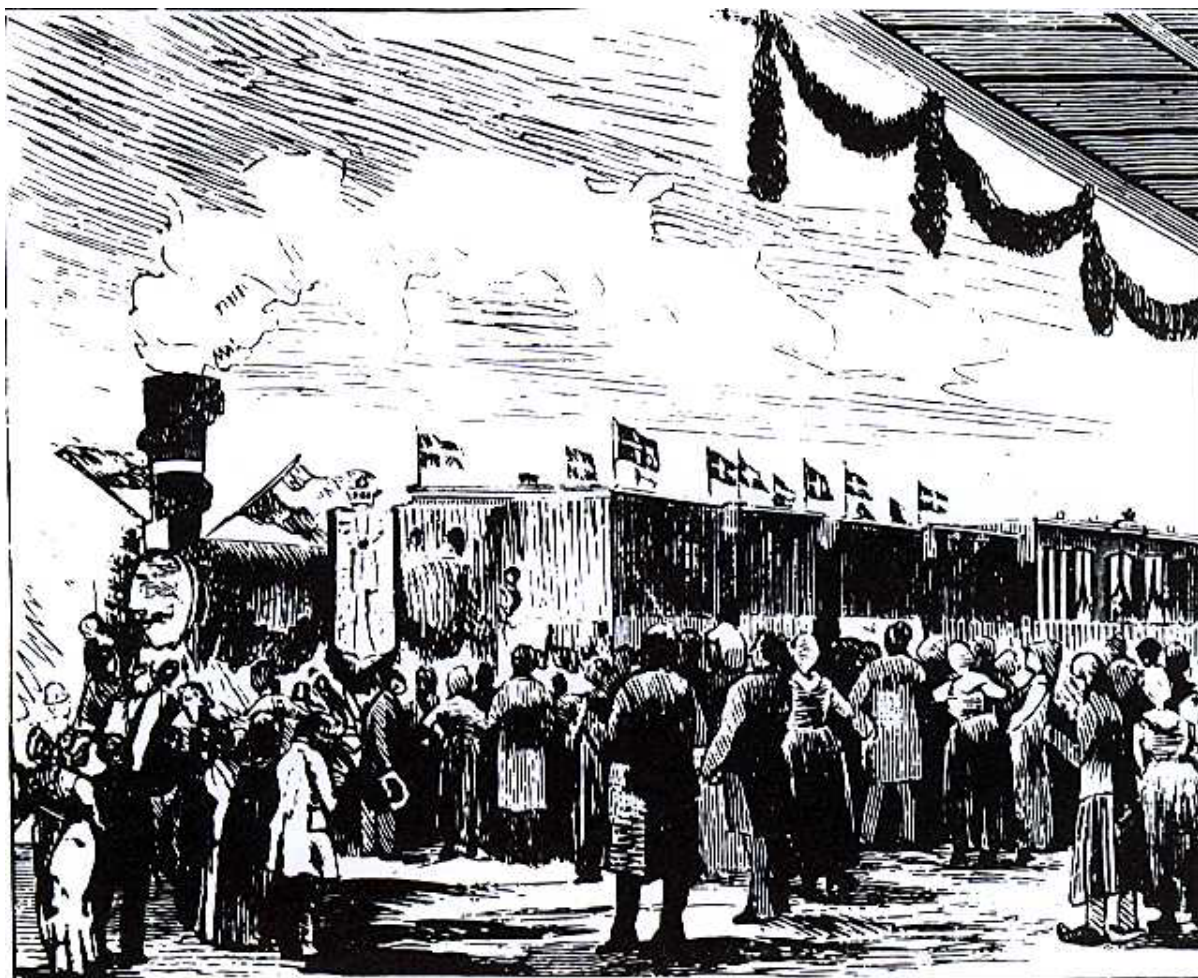
Dobbeltbillet (tur og retur) henholdsvis: 3 kr. 75 ø.

og: 5 kr. 85 ø.

Køreplanen er imødeset med store forventninger, og ved offentliggørelsen ses det, at der er taget højde for manges ønsker. (Men ikke alles, herom senere).

Der er tre nordgående og tre sydgående forbindelser, som standser ved alle stationer. Thyholmerne kan rejse nordpå ved syv- og tolvtiden samt ved ottetiden om aftenen. Sydpå kan man komme ved syvtiden, firetiden om eftermiddagen og ottetiden om aftenen. Udover dette er der fire tog mellem Struer og Oddesund S.

Til trods for denne ekstra service sydpå, opfattes banen tilsyneladende mest som et anliggende af interesse nord for Limfjorden. I Thisted Amts Avis er der mange annoncer fra DSB både med og uden køreplan. I Holstebroavisen optræder der siger og skriver een annonce om banens åbning med køretider. Holstebro Avis har dog en del omtale af banens bygning og åbningen, mens den eneste notits i Holstebro Dagblad ser sådan ud: »Til Thybanens Aabning, der skal finde Sted om en 8 Dages Tid, ventes Besøg af Kongen, og det er »Sorø Amtst.« med-



Festtoget

delt fra pålidelig Kilde, at Indenrigsminister Skeel ved denne Lejlighed vil foranstalte en storartet Bondedemonstration.«

(H. D. den 26. april)

Det blev til en »storartet Demonstration« også på Thyholm, tirsdag den 23. maj. Kongetoget, som bestod af 2 lokomotiver, kongevognen, en salonvogn, 12 personvogne og 2 bagagevogne, skulle køre fra Thisted til Oddesund med ophold i Lyngs (kl. 10.42-10.47), Hvidbjerg (kl. 10.59-11.04), Uglev (kl. 11.15-1 L20) og Oddesund Nord (kl. 11.30-13.40) for at indtage en »splendid dejeuner«.

På tilbagevejen skulle man køre langsomt gennem holdepladser og stationer.

Det meste gik efter planen.

»Ved Lyngs udbragte Kapellan Hanssen et Leve for Majestæterne, der modtoges med stærke Hurraraab, hvorfor Kongen takkede og Toget gik derefter til Hvidbjerg Station, hvor Pastor Lind talte smukt og varmt for Kongen og Kongehuset. De kongelige traadte ud på Perronen, hvor unge hvidklædte Piger overrakte Dronningen og Kronprinsessen smukke Buketter, og hvor Kongen længe underholdt sig med den gamle Pastor Lind.

Toget standsede ikke ved Uglev Holdeplads, men kørte under livlige Hurraraab langsomt forbi til Oddesund, Endepunktet for Thybanen. Det var et smukt Skue i det dejlige Vejr at se Dampfærgen, behængt med flag fra øverst til nederst, ligge på det spejklare Sund.

I Nærheden af den ligeledes smukt pyntede Station, Oddesund Nord, som den officielt kaldes, fandtes Festpladsen, på hvilken der var opført et Telt for Kongefamilien, flankeret af et Telt for

Damerne og et do. for Kavalererne. Foran Kongeteltet var opført 3 parallelle Telte for de indbudne, desuden var der opført Telte for Togpersonalet og Musikken, 2 Anretningstelte m.m. Teltene (11 i Tallet) tilhøre Ingeniørkorpset.«
(H. A. den 24. maj, 1882.)

Majestæterne hilste på alle tilstedeværende. Der var flere tusinde tilskuere siges det, og kongen talte længe med nogle af dem.

Der var dog »kun« 300, der deltog i frokosten, som en restauratør fra Fredericia havde sørget for formedelst 4000 kr. Viborg Musikkorps spillede, imens man spiste. Tilbagereisen foregik uden nogen særlige hændelser. Der var dog igen mange hurraråbende mennesker ved alle stationer.

At ikke alt var idyl, kan læses i et af de få aviscitater, som direkte beskæftiger sig med Thyholm:

»Fra en af de ved Hvidbjerg Station før Kongetogets Ankomst tilstedeværende have vi modtaget en Anke over, at det var forment det store Publikum at betræde Ventesalen og Perronen, der var forbeholdt enkelte Udvalgte, indtil Stedets Præst ankom og fik Forholdet forandret, således at Adgangen blev tilladt for alle. Meddeleren og Flere vare meget indignerede over denne Fremgangsmåde, og den bringes derfor til offentlig Kundskab, for at Vedkommende kunne få Lejlighed til på lignende Vis at give en Forklaring.

Red««

(T. A. den 26. 5. 82.)

I to andre anledninger beskæftiger avisen sig direkte med Thyholm i forbindelse med banens bygning og åbning. Den 19. 4. omtales i T. A. en dom afsagt ved Viborg Overret:

Da der ved Oddesund landevejen havde fundet et sammenstød sted mellem et arbejdslokomotiv og »en Gaardmand tilhørende Enspænderbefordring - hvorved der tilføjedes en på Vognen værende Mand nogle Læsioner og Hesten og Vognen beskadigedes - blev der anlagt Sag mod vedkommende Entreprenør bl.a. for *uden Tilladelse* at have benyttet Lokomotiv på offentlige Vejoverkørsler.«

Thisted Politiret frifandt entreprenøren, fordi der hverken af politiet eller bygherren var udstedt noget reglement for benyttelse af lokomotivet i vejoverskæringer.

Den stædige gårdmand fik heller ikke ved Viborg Overret medhold. Entreprenøren frifandtes bl.a., fordi han ikke selv var til stede ved ulykken.

Den anden anledning er et læserbrev indsendt fra Thyholm i T. A. den 26. april:

»Endelig opnaaede vi den Dag, da der kom en Jernbane gennem Thyland, og herved blev et længe næret Savn afhjulpet. Men hvor godt tilfreds vi end ere med Togenes Gang, saa vi kunne reise på omtrent enhver Tid på Dagen, enten vi ville nord- eller sydpå, er der dog sikkert meget at ændre med Hensyn til *den nye Postordning*. For det første udgaa Landposterne ikke før Middag og altså ligger Posten over, som er kommen Aftenen før, baade syd- og nordfra; dernæst er det mindre heldigt, at Landpostbudene aflægge deres Postsager saaledes, at Modtagerne undertiden have nærmere til Stationen end til Brevafleveringsstedet; somme Steder er der lang Vei mellem Afleveringsstederne, og skjønt Landposten gaaer f. Ex. langs igjennem Barslev By, aflægges Postsagerne dog i den yderste Ende af Byen.

Vi skulle hertil bemærke, at saavidt os bekjendt, er det de respektive Sogneraad, efter hvis Indstilling Brevafleveringsstederne bestemmes af Postvæsenet, og der er ligeledes Aflægning i en Gaard, hvor der hverken holdes Blade ellers føres videre Korrespondance og ingen nærmere Omgivelser. Det skulle synes mere hensigtsmæssigt, om Postbudene aflagde hos Abonnenter, som daglig faa Aviser og ere Forretningsdrivende.

Red.«

En anden thyholmer - denne gang navngivet - følger sagen op den 29. april ligeledes med redaktionens kommentar:

»I Thisted Amtsavis af 26. April har en Indsender fra Thyholm under mærket XX glædet sig over Thybanens Aabning og udtalt sin Tilfredshed med Togenes Gang, men samtidig beklaget sig over, at Landpostbudene ikke udgaa før Middag, hvilket bevirker, at Posten, som kommer om Aftenen baade syd- og nordfra, ligger over.

Hertil skal jeg tillade mig at bemærke, at det ganske vist vilde være heldigere, om det kunde ordnes saaledes, at den med Togene syd- og nordfra Aften og Morgen ankomne Post kunde udbringes strax efter Morgentogenes Ankomst (hvilket for Hvidbjerg Stations vedkommende altsaa vilde være omtr. Kl. 8 Form.) paa Betingelse af, at Hovedposten eller Kjøbenhavns Aftenpost desuagtet, som nu, bliver ombaaren efter Middagstogenes Ankomst sydfra eller med andre Ord, at Posten blev udbragt to Gange om Dagen; kan Posten derimod kun udbringes en Gang daglig fra Stationerne, har jeg Grund til at mene, at Mange med mig ere enige i at foretrække den nuværende Ordning af Afgangstiden for Landpostbudene ialfald for Hvidbjerg Stations vedkommende, da man derved erhoder Hovedposten eller Kjøbenhavns Aftenpost og Posten fra Udlandet hurtigst mulig, og den med Aften- og Morgentogene ankomne væsentlig lokale Post kun forsinkes ca. 4 Timer.

Udbringelsen af den med Aftentogene ankomne Post samme Aften kan der jo fornuftigvis ikke være Tale om. Indsenderen anker dernæst over, at Postbudene lægge Postsagerne paa uheldige Steder, og maa der vist ogsaa gives Indsenderen Medhold i, at flere af Afleveringsstederne ere mindre heldig valgte, men at man har Grund til at formode, en Ændring deri let vil kunne udvirkes, naar det viser sig at være hensigtsmæssigere. Redaktionen har til disse Anker bemærket, at det, saavidt samme bekjendt, er efter de respektive Sogneraads Indstilling, at Brevsamlingsstederne ere bestemte af Postvæsenet.

Da jeg for Tiden er Formand for Hvidbjerg-Lyngs Sogneraad, skal jeg tillade mig at fralægge samme alt Ansvar i saa Henseende, da det herværende Sogneraads Mening ikke er blevet indhentet af Postvæsenet. Overgaardsminde pr. Hvidbjerg Station, den 28. April 1882.

N. Overgaard.

»Til den første Del af ovenstaaende Inserat maa vi bemærke, at vi meget vel vide, og ogsaa have udtalt, at de Enkelte, hvis Korrespondance og Bladhold mere refererer sig til Kjøbenhavn og udenlandske Pladser end til Egnen og Byen her, ville foretrække den nuværende Ordning; men vi betvivle, at deres Antal er en Tiendedel eller derover af hele det brevskrivende og avislæsende Publikum, hvorfor det synes ubilligt at begunstige disse Faa, der desuden ogsaa ofte have egen Budgang, paa Bekostning af de Mange, der udelukkende ere henviste til Landpostbudene. Vi have modtaget en Mængde hermed overensstemmende Udtalelser, ligesaa fra Thyholm til Sjørring, alle gaaende ud paa at erholde Posten omdelt om Morgen fra Stationerne, da Jernbanen, som Nogle udtrykke sig, ellers snarere vil forsinke end fremskynde deres Postforbindelse - men have paa en enkelt Undtagelse nær ikke villet offentliggøre disse Klager, da der er Anledning til at tro, at dette Forhold i den allernærmeste Tid vil blive forandret i en for den store Befolkning tilfredsstillende Retning.

Red. »

Det faldt udenfor denne artikels ramme at undersøge, hvis mening bagefter blev tilgodeset, men forholdet mellem mængden af lokal post og post, som kom langvejs fra, må hurtigt have ændret sig, ligesom bydannelsen ved stationerne må have ændret behovet og dermed opfattelserne om, hvad der var » hensigtsmæssigere«.

Banens betydning for Thy blev selvfølgelig fremhævet i alle skåltaler ved festen i Thisted og

talerne undervejs ved kongebesøget. Dog er det utvetydigt i referaterne, at lovprisningen af kongen og de kongelige dominerede indholdet.

Lidt mere nøgternt siges det allerede den 24. april:

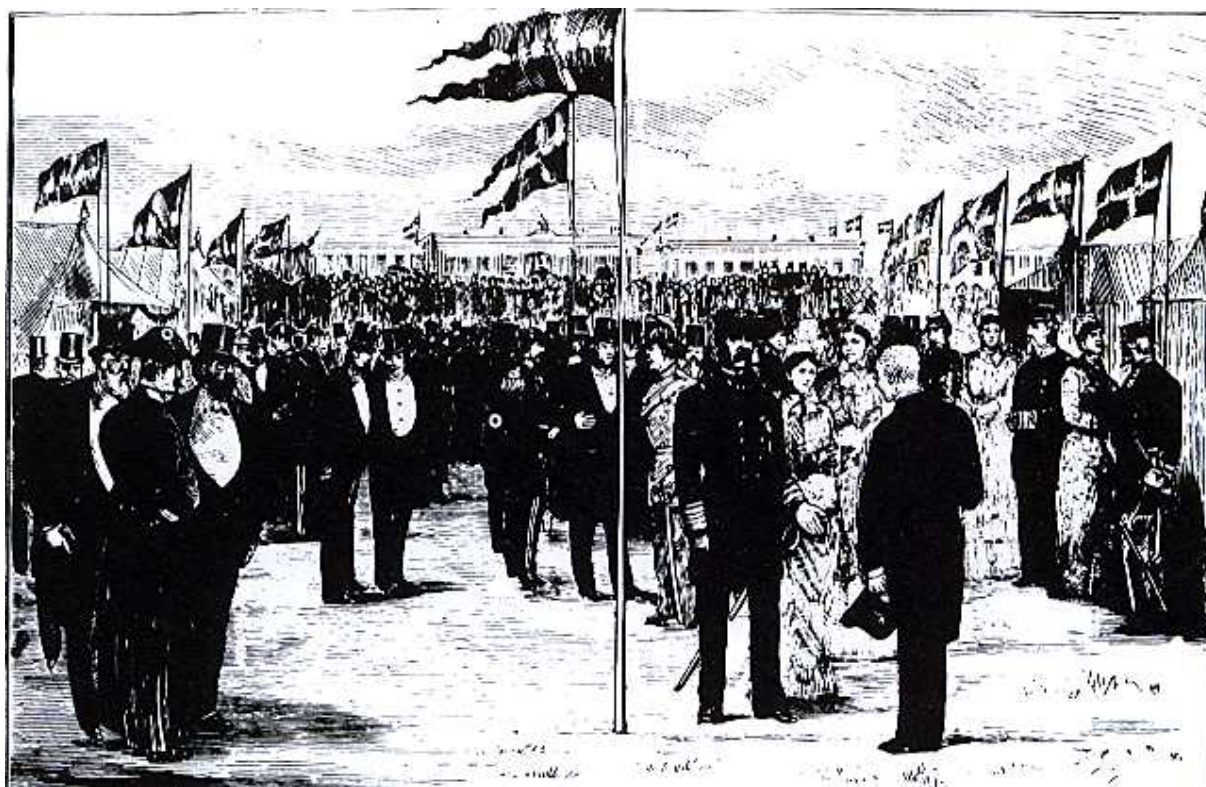
»At Sydthy vil vinde betydelig i Udvikling og Velvære, er udenfor al Tvivl, og det maa betragtes som et stort Gode, at en saa frugtbar Egn og en saa vindskibelig anlagt Befolkning sættes i Forbindelse med den øvrige Verden; men hermed maa Thylands Jernbane-forbindelser ikke være afsluttede. Oplandet Nord for Thisted og fremdeles imod Øst ned igjennem Hannæs og Hanherrederne maa med, og Sydthylandsbanen maa fortsættes til Hovedbanen, den saakaldte Længdebane.« (H. A.)

Dette sidste varede dog helt til 1904. Da blev Thisted-Fjerritslevbanen åbnet, med forbindelse herfra til Ålborg via Frederikshavn-Fjerritslevbanen. Og egentlig varer det ved endnu: Hanstholmbanen, som DSB stadigvæk afviser at realisere.

Da man jo ikke kunne forvente, at andre havde nogen forestilling om en rejse med Thybanen, sendes hovedstadens journalister hertil og skriver bagefter bl.a.:

»Efter at have passeret Odesund er man i Thy, om hvilket Land Øboerne og især Kjøbenhavnerne have meget vage Forestillinger, omtrent ligesaa vage som Parisernes Forestillinger om Skandinavien.

De fleste henregne Thy til Vendsyssel, men ville hermed højlig fornærme Thyboerne, hvis Land naaer fra Limfjorden til Vesterhavet, og fra Thyborøn til Bulbjerg. Landets Karakter er i det væsentlige den samme som den øvrige Vestkysts sydpå til henimod Ringkøbing og Varde. Skovløst med spredtliggende Gaarde og Huse uden Haver, et med et Græstørvdige indhegnet, mindre Areal ved Huset, ellers omtrent ingen Hegn. Gaardene er i Reglen velbyggede, næsten alle af Grundmur, og gjøre dels derfor, men navnlig ved de godt og smukt lagte Straatage, et solidt, kompakt og velhavende Indtryk; især ligger dette i Mønningen af Taget, som udføres med lange smalle Engtørv og, i Modsætning til de i andre Landsdele brugelige Møn-



Festpladsen ved Odesund.

ninger med Tang, Straa, Ler og Kragtræer, er en Pryd for Bygningerne.

Fra Oddesund føres Banen over en stor, sandet Strækning, Sunddraget, hvorefter Opstigningen over Thyholm begynder. Thyholm er en Halvø, som fra det egentlige Thy, »Store Thy« kaldet, skyder sig ned imod Oddesund. Om Sommeren har Thyholm et fra hele den øvrige Vesteregn særdeles afvigende Udseende på Grund af de mange Pilehegn, som gro ganske udmærket, til følgeværdigt Exempel for det øvrige Thy. Midt på den ca. 1½ 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 staaer Thyholm i Forbindelse med »Store Thy«.

(Efter Berl. Tid. i T. A. den 17. 4.)

Og den 1. 5. i samme avis, men nu om en rejse nordfra:

»Forbi Ydby paa Tangen mellem Skibsted Fjord og Nisum Bredning gaa Bane og Landevei et langt Stykke Side om Side; derefter ruller man ind i Thyholmernes Land, hvor Øiet strax hæfter sig ved de mange Pilehegn, der omgive Markerne - et godt Exempel til Efterfølgelse for Thyboerne - og om Sommeren give Landskabet en Lighed med Egne paa Fyen eller Sønderjyllands Østkyst. Hovedstationen paa Thyholm er Hvidbjerg, en ret anselig Landsby, hvor Togene nord- og sydfra krydse hinanden Morgen og Aften; en saadan Krydsning kan desuden ske ved Hurup og Snedsted Stationer.

Endelig naa vi Odde Sund Nord, som er den ellefte Station fra Thisted, og nu gaaer det ombord i Dampskibet, som ligger ved en interimistisk Landgangsbro, saalænge Færgen ikke er færdig. Da der ofte findes en lang Række tomme Vogne paa Sporet her, kan Toget ikke altid gaa helt ned til Broen, og det Stykke paa begge Sider af Sundet, der maa passeres tilfods gennem Grus og Sand, kan i Regnvejr og Søl være ubehageligt nok, navnlig for Damer.

Det midlertidige Dampskib »Limfjorden« - eller »Limpotten«, som dets nom de guerre er (thi »Limfjorden« er en veteran fra Krigene) - er iøvrigt upaaklageligt i alle Maader, kun maa retvoxne Personer tage deres Isse iagt 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 paa et Øieblik med fuld Fart - og saa var vi der, d.v.s. ved Odde Sunds søndre Side, hvor bl.a. laa optrukken en gammel Færgebaad og stod en afdanket Postdiligence som bedrøvelige Minder om en svunden Tid, der har givet de gamle Gjæstgiversteder ved Sundet et så betegnende Navn som »Pinen«.

»Hinsidan Sundet« holder et sædvanligt Statsbanetog, der ad den fra nu af med almindeligt Staaltraadshegn omgivne Banestrækning fører os til Ladepladsen Struer, hvor Toget efter gjentagen Frem- og Tilbagekørsel endelig naaer hen ved Siden af et andet Tog, der om nogle Minutter skal afgaa ad den nordlige jyske Tværbane til Langaa«.

Samme skribent tør også spå om banens fremtid:

»Med Hensyn til Driften og Trafikken paa Thybanen idet hele maa Horoskopet, saavidt man kan dømme efter den korte Tid, der er forløbet siden Aabningen, vistnok stilles gunstigt.

Betjeningen er imødekommende overfor Publikum, og dette synes ligeledes saa velvilligt stemt overfor Banen, hvor der allerede har maattet afgaa flere Extratog med Kreaturer; saaledes i Søndags, skjøndt der baade samme og næste Dags Morgen afgik Dampskib derfra til Struer. Finde altsaa Afsenderne nu Deres Regning ved at benytte Jernbanen til Befordring af Stude og Svin m.m., vil dette sikkert i endnu højere Grad blive Tilfældet, naar en ny Dampfærge erstatter det nuværende Dampskib, hvorved den besværlige, dobbelte Omladning ved Odde Sund undgaaes.

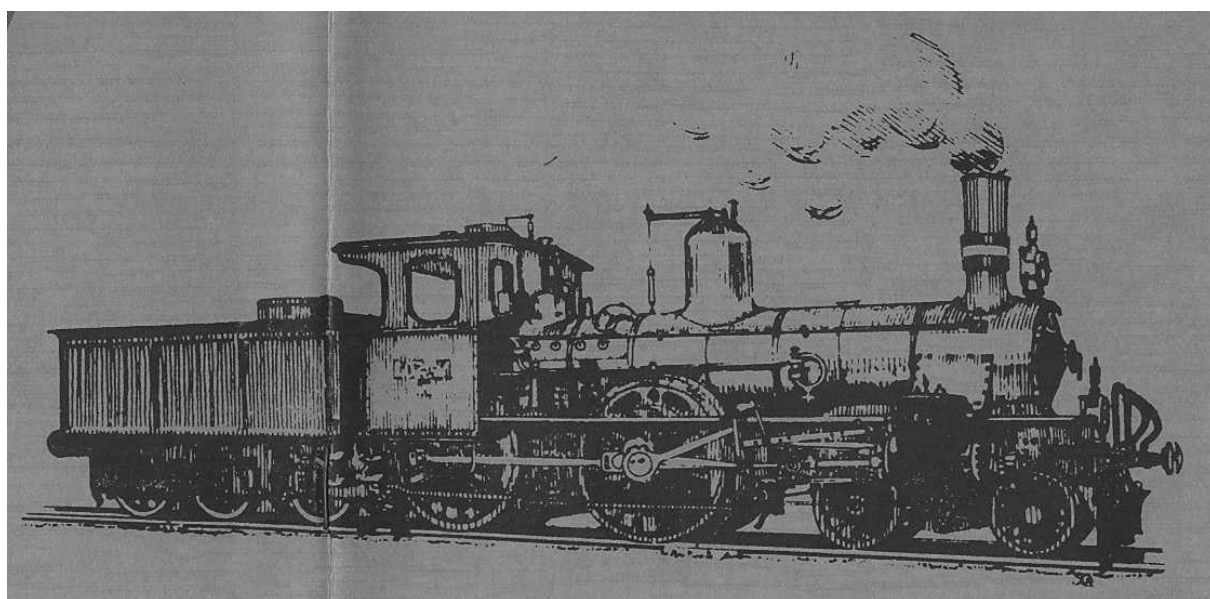
Andet Fragtgods sees der ogsaa allerede blive befordret en Del af, ligesom Persontrafikken strax var temmelig stor, og Thybanen vil saaledes utvivlsomt indbringe mere end de 15.000 Kr. pr. Banemil, som et foreløbigt Overslag har paaregnet som formodet aarlig Bruttoindtægt.

Hvad den ad indirekte Vei vil kunne gavne den Egn, hvorigjennem den løber, og derved Landet i dets Helhed, kan derimod ikke saaledes beregnes i Kroner og Øre, men en Udregning deraf vilde ogsaa nok gaa op i de højere Talrækker.

Han fik ret. Omkring århundredskiftet måtte man derfor skride til udskiftning af sporet fra Oddesund til Thisted, så »normale« lokomotiver kunne køre der, i stedet for de specielt til banen konstruerede (af den danske ingeniør Busse) meget lette P-maskiner, som var alt for svage til den stærkt stigende trafik. Efter anden verdenskrig gik det nedad, og banen har flere gange været i farezonen, sidst i 1976, men nu ser det ud til at vende, og forfatteren af denne artikel vover en ny spådom, ikke for de næste hundrede år, men dog et liv for Thybanen et godt stykke ind i det 21. århundrede.

Kilder:

- *Holstebro Avis (H. A.) 1881-82*
- *Thisted Amts Avis (T.A.) 1881-82*
- *Ved Thybanens Aabning. Mindeblad fra Mai 1882, Thisted 1882.*
- *Jernbanebladet 1952, nr. 3*
- *Jyllands Posten den 7. maj 1976 (Egon Havbo: Den festlige indvielse i maj 1882 af Thybanen, som DSB nu vil nedlægge.)*
- *Niels Jensen: Vestjyske jernbaner, Kbh. 1977*
- *Historisk Aarbog for Thisted Amt 1933, side 384-389*



Ældre damplokomotiv. Forsidebillede på årsskriftet.