

STRUER—THISTED

1882 - 20. april - 1952

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. Dette gik ud på, at staten skulle anlægge banen mod et tilskud på 80.000 kr. pr. mil fra de interesserede kommuner. Den kostbare broforbindelse foreslog man foreløbig erstattet med en dampskibsforbindelse. Forslaget kom ikke til endelig behandling i 1877 og fremsattes derfor for tredje gang i 1877—78 i Landstinget, der ønskede strækningen

Struer—Oddsund bygget som de tidligere statsbaner for 582.000 kr. pr. mil, medens Oddesund Nord—Thisted skulle anlægges som let lokalbane, uden hegn, lede 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, og ved lov af 16de juni 1879 blev Landstingets ovennævnte affattelse stadfæstet, dog nedsattes kommunernes tilskud til 80.000 kr. pr. mil.

Da banen skulle anlægges så billigt som muligt, anvendte man 17,5 kg skinner på strækningen nord for Oddesund. De små loko, der var konstruerede og byggede til dette lette anlæg, hvis maksimumstigning var 1:80, viste sig senere at fordyre driften, da den stigende trafik nødvendigjorde, at togene måtte forspændes to maskiner.

Da overfarten ved Oddesund, der hidtil fandt sted i en »våd og smudsig, åben og usmagelig robåd«, nu udførtes af dampskib, måtte godset omlæsses på begge si-

der af sundet indtil 23. juni 1883, da jernbanefærgen overtog forbindelsen.

Thybanen åbnedes for drift d. 20. april 1882 med tre tog daglig, men den festlige indvielse fandt først sted d. 23. og 24. april i nærværelse af kongefamilien, flere ministre og andre notabiliteter. Disse ankom dagen forud til Thisted, hvortil togene på festdagene indgik overfyldte med skuelystne thyboere. Et af togene havde 2000 passagerer, så man havde endog måttet tage de lavfjælede T vogne med til persontransport for at klare trafikken.

Efter festtogets tilbagekomst til Thisted, samledes man til festmiddag i lokoremisen, der var festligt udsmykket af daværende Tivoli direktør Riise. Madtillavningen foregik under tilsyn af værten på Den kgl. Skydebane i København.

Ved samme lejlighed strålede for første gang det elektriske lys på DSB, selvom det kun var i to lysekroner over hovedbordet, men det var alligevel dagens største sensation. Installationen var foretaget af et københavnsk firma, og et tilkaldt rangerloko fra Frederikshavn leverede de fornødne hestekræfter til dynamoen.

Struer.

Som vandtårnet er Struers vartegn for øjet, er jernbanen det for øret. Der findes ikke mange byer, hvor dette så karakteristiske findes så umiddelbart ved byens hovedgade og lige ud for byens rådhus: De små hidsige rangermaskinens prusten og snøften, når de skal frem eller tilbage



Øverst: Hørdum st. Nederst: Thisted st.

Øverst: Hurup st. Nederst: Thisted havn.

med vognstammerne, og deres hæse fløjt som svar på rangerpersonalets fløjten.

Tog efter tog kommer til byen både fra øst og vest om vinteren ca. 80 tog i døgnet, om sommeren en del flere, og de fleste af dem skal forlade stationen ad samme vej, som de kom ind, eller ad et andet spor. Eller der skal bygges om på rækkefølgen af vognene, en ny sættes til eller en anden tages fra, eller de skal fordeles rundt om i by og på havn, og til dette brug har man til stadighed 2 à 3 rangermaskiner eller »Grise«, som de populært kaldes i arbejde på terrænet. En af maskinerne er hele døgnet i arbejde på godsterænet, en anden rangerer togstammer på stationen fra kl. 5 til 22, medens den tredje kører på havnen en stor del af dagen. Der rangeres med de indkomne persontogstammer, et arbejde, der navnlig om vinteren kan volde hovedbrud, fordi nogle tog kommer ind som damptog, men skal afgå igen som motortog, og denne forandring kræver blandt andet, at stammens vogne skal være forsynet med egen varmekilde, eller der skal indsættes en ny post- eller pakvogn, eller der simpelthen byttes helt om på vognenes rækkefølge.

På selve godsterænet overtager rangermaskinen en ankommen godstogsstamme, bestående af vogne med alt muligt forskelligt indhold, vogne til alle og fra alle mulige steder. Vogne, der henter og bringer, vogne, som skaber arbejde, direkte og indirekte, en rullende hærske af vogne, der ligesom en pulsåre bringer føde og fornødenheder rundt overalt i landet, hvor der er et behov at dække — og i hele

dette store maskineri spiller den lille rangermaskine og det personel, som arbejder i team med den, den største rolle. Der udføres her et arbejde, som almindeligvis ikke omtales eller kendes ret meget af udenforstående, men som ikke desto mindre er yderst betydningsfuldt for hele vort lands forsyning med varer og ikke mindst for vor eksport, hvilket tydeligt fremgår af, at Struer Andels-Svineslagteri modtager de fleste isfyldte kølevogne af samtlige landets byer, og at der herfra med disse vogne hver måned afgår over 1 mill. kg baconflask. Når man hører, at der hver måned føres ca. 3000 vogne over Struer, ankommer 300 fyldte vogne, afgår 600 vogne, er 600 vogne til omladning, og endelig ankommer ca. 700 tomme vogne, så vil man forstå, at det er et kæmpemæssigt apparat, der skal sættes i gang for at få alt dette til at klappe.

Oddesundbroen.

Den første jernbanefærges i Danmark blev åbnet i marts 1872, og det var Lillebæltsoverfarten med færgen »Lillebælt«. Oddesund Syd—Oddesund Nord blev den næste i 1883 med de nye hjulfærger »Hjalmar« og »Ingeborg« enkeltsporede færger på ca. 51 m længde. Overfartstiden var ca. 20 min., og der sejledes i overfartens sidste år ca. 16 enkelt ture i døgnet.

Som den tredje af landets store jernbanebroer åbnedes Oddesundbroen d. 15. maj 1938. Broen har en samlet længde på 472 m og hviler på 9 piller. Bredden i gennemsejlingsåbningen er 30 m med en vanddybde på 23 m.

Sjørring.

Sjørring eller som det hed i gamle dage: Sævarende, d. v. s. søens ende — er et ældgammelt historisk sted. I oldtiden har man kunnet sejle til Sjørring fra havet gennem Sjørring sø, men nu er mange ha søbund omdannet til frodig agerjord, hvor mange hundrede familier tjener til livets ophold.

Sjørring er et meget historisk sted, hvor bl. a. Knud d. Hellige havde sin kongeborg. Nu er der kun voldene tilbage idet slottet i 1085 blev brændt af af de oprørske vensysselske bønder. Nu er Sjørrings volde fredede og bevoksede med græs og er kroens ejendom. Men den Sjørring kromand passer og plejer med pietet dette historiske sted.

Thisted.

Byen ligger på en jorddækket kalkbakke, der skræner ned til en bredding af Limfjorden. Hovedgaden løber jævnsides med stranden, langs hvilken byen har sin største udstrækning. Ved sin landhandel med Thy, hvis eneste købstad den er, vokser byen stadig jævnt og godt. Byen fik købstadsrettigheder af Frederik d. I i 1524, men Thisted var en lille ringe by lige til Vesterhavet ved gennembrud dannede Aggerkanalen og senere Thyborøn kanal, hvorved havnen kunne søges af dampere både fra Vesterhavet og fra Kattegat. I 1801 havde byen 1068 indb., i 1901 6072 og ved folketællingen i 1949 9184 så de 10,000 er vel passeret nu.

Nyt automatisk bomanlæg

Ved den meget farlige overskæring umiddelbart øst for Buddinge st. er der for nylig opstillet bombe, hvorved der nu skulle være gjort, hvad der kan gøres for at sikre sig mod gentagelser af de mange ulykker, der i tidens løb er sket her.

Det nye bomanlæg er tildels automatisk virkende, idet det sættes i funktion gennem en kontakt i sporet for de vestgående togs vedkommende, medens det for de østgående togs vedkommende betjenes på selve stationen. Som kontrolsignaler anvendes ikke de hidtil anvendte med hvidt blink, men derimod statsbanernes sædvanlige type daglyssignaler med to signalstillinger; klart for at bommene er nede og gult for at bommene er oppe. Herved mener man at have sikret sig yderligere, idet det menes, at lokoførerne vanskeligere overser et klart/gult signal end et med kun hvidt lys.

Før bommene sænkes, ringer nogle særlige alarmklokker i 10 sekunder, og først da sænkes bommene, hvilket tager 18 sekunder, og først når bommene er helt nede, skifter kontrolsignalet til grønt.

Det nye anlæg er det første i sin art

her i landet og er foreløbig opsat på prøve. Der er dog ingen tvivl om, at såfremt det viser sig tilfredsstillende, at lignende anlæg vil blive opsat ved andre farlige overskørsler.

Ib. V. A.



De nye bombe ved Buddinge st.



Stfst. K. C. Sørensen, Buddinge.