

Farvel til Thisted-Fjerritslev jernbane

18. november 1904 — 31. marts 1969

De dødsdømte baners Odysse går mod sin sidste fase, afskeden med TFJ. Den har i sandhed også været lang nok, Odysse.

I 1968 5 + 1 bane, i 1969 atter 5, det er stærkt begrænset, hvorlænge vi banemæssigt i et land som Danmark kan holde til disse åreladninger. Eller rettere sagt, nu må bunden være nær, kun få private linier er tilbage. Men hvorfor være blåøjet, der vil nok følge statsbanelinier efter, det bliver en let opgave banepersonalet fremtidig stilles overfor, når det drejer sig om at lære stationer!

Her og nu er det TFJ, det sidste led i den nordenfjords 2-leds baneforbindelse 55 år blev banen, altså faldet i sin manddomsalder, det har mange private strækninger ikke engang opnået.

Historie

Denne starter på en måde derved, at der i lov af 8. maj 1894 blev givet hjemmel til anlæg af banen. Egnen var dog for fattig, befolkningen ikke moden nok til den store opgave, og planerne blev lagt i arkivet. Atter taget frem da staten, måske anerkendende landsdelens svage økonomi, ved lov af 16. marts 1901 gav tilsagn om et tilskud på 75 pct. af anlægskapitalen. Det stemte overens med det, som egnen mente at kunne magte, og eneretsbevilling blev udstedt den 12. juli 1901.

Dette var realiteterne, men forud, langt forud, herfor var der gået mange banetanker, hvoraf de første konkrete kan tidsfæstes til 1882. Det vakte ganske vist ikke idel glæde, at Fjerritslev den 19. marts 1897 fik sin østbane, det kunne jo kun – som det hed – » – skade Thisted, at denne *rovbane* blev anlagt,« der sporedes bitterhed over at bo i en fattig landsdel, thi »nok bede artige børn aldrig om noget, men artige børn få vel heller aldrig noget.«

Nå, banen fik de, de gode beboere, og det blev tilmed en bane hvorom det hed, at det blev den til dato forholdsvis hurtigst byggede bane. Der var kuriøst nok i dag allerede i 1900 tale om at føre banen op mod Hanstholm fyr, hvilket dog blev kendetegnet som ufornuftigt.

Der var, det siger sig selv, tovtrækkeri om banens retning, og bl. a. meldte Nordmors sig med krav om, at banen blev ført så nær Fæggesund som muligt. Det var forinden Mors havde egne banerplaner.

Omsider – den 13. juni 1901 – begyndte udstikning i marken, men om ikke Hanstholm så meldte sig med et soloprojekt til bane – Thisted-Hanstholm-Østerild – hvilken plan realiseret ville forlænge hele baneanlægget med 1¼ mil. Den fattige kommune – den anvendte selv ordet – ville gerne yde til dette formål 75 kr. pr. tønde hartkorn. Men hverken planen eller den fattige enkes skærv skæppede nok, den allerede vedtagne og påbegyndte udstikning fortsatte.

Under- og overbygning blev udbudt i licitation 1. september 1902, og 27. september udliciteret til Brøchner Larsen & Krogh. Oktober 1902 begyndte jordkørsel fra begge ender og snart derefter også skinnelægning. Bygningerne var tegnede af arkitekt Venck.

En lille for os kuriøs episode må nævnes, nemlig at 80 mand den 22. januar 1901 nedlagde arbejdet på grund af lønkrav. Flere dage varede denne strejke til trods for tilbud om at forhøje timelønnen fra 28 til 29 øre, efter 1. april endda til hele 30 øre, tænk hvad det be-

tød – 7 pct. Og inden vi forlader fortiden også den oplysning, at der til 30 annoncerede stillinger ved banen indkom 321 ansøgninger!

Rullende materiel

Vulcan i Maribo leverede 6 personvogne, 2 post- og personvogne, 2 pakvogne, 8 lukkede og 12 åbne godsvogne. Alt for 120.000 kr.

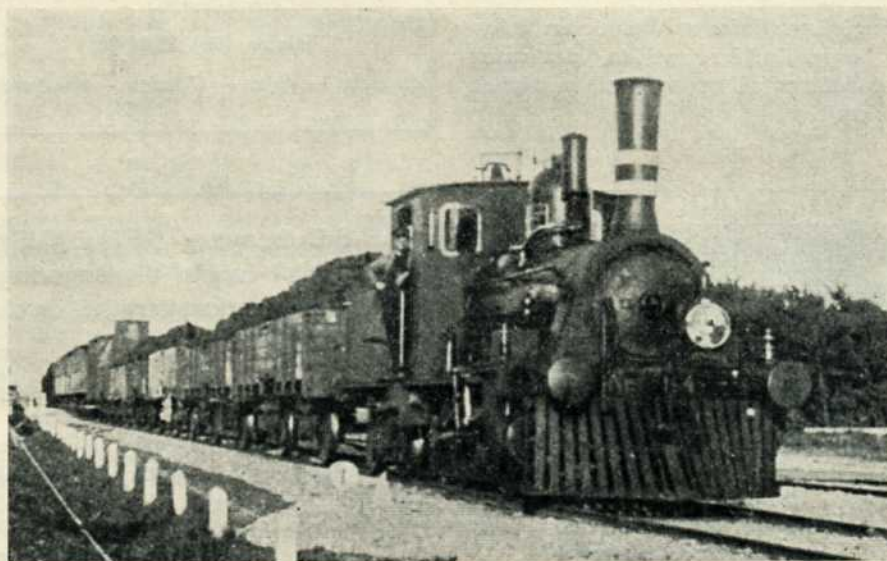
DSB leverede loko, at forstå på den måde, at indsættelse af større maskiner på Thybanen medførte, at denne banes små P-maskiner blev overkomplette. Fire af disse købte TFJ.

Selv om det var DSBs aflagte maskiner, så skrev i hvert fald den lokale presse med stolthed lysende mellem linierne, at personvognene i udstyr og udførelse stod betydeligt over de vogne, som DSB anvendte syd for Thisted.

Materiellet er senere i DSBs fortegnelser katalogiseret således:

Pr. 1. februar 1919:

- B 1-4 med 16/16 pladser
- C 1-2 med 40 pladser
- C 3-4 med 40 pladser
- C 5-6 med 50 pladser
- D 1-2 post og 24 pladser
- E 1-2 og Q 1-2 rejsegods
- H 1-2 lukkede vogne, alle 10 t



P-maskine med noget på krogen

Q 1-6 og Q 11-23
 K 1-4 højsidet åben, 10 t
 P 1-5 lavsided åben, 10 t
 PL 11-15, åbne, tømmer, 10 t

Pr. 1. april 1925:
 Uændret

Pr. 1. juli 1931:
 Q 13 mangler, i øvrigt uændret.

Banens drift

At krigene har præget driften er naturligt, og at især sidste krig har præget skyldes i meget stor udstrækning den præferencestilling Hanstholmhjørnet havde i Festung Europa. Meget af det jern, cement og andet, der er fragtet til den adresse er direkte synligt endnu i 1969.

Køreplanen

Om de små P-maskiner har vi hørt foran, men om den øvrige trækraft ikke, derfor som køreplansindledning lidt herom.

P-maskinerne var bygget i Esslingen i 1883 som nr. 2.003-2.006, det var P nr. 103, 104, 105 og 120, og de ophuggedes i

årene 1915, 1923, 1923 hhv. 1928. Damploko nr. 5-8 var alle bygget hos Henchel og leveret i 1916, 1916, 1919 og 1921. Ophugningsårstallene for disse maskiner var som følger: 1954, 1935, 1965 og 1964. Alle fire var 1C1T maskiner.

Motordelen:

- M 1 Triangel, 38 pl., 1928
- M 2 Triangel, 38 pl., 1928
- ML 3 Frichs loko, 1936, 275 hk
- ML 4 Frichs loko, 1953, 375 hk
- HV DL 100 til TFJ i 1962

Skinnebusserne:

- SM 4 og 5 samt 6 (HJJ 111)
- SP 10 og 11 samt 12 (HJJ 321)
- SB 20

Da de to DFA motorvogne blev leveret den 15. maj 1928 blev der indført delvis motordrift, og det i 1936-37 leverede dieselloko øgede yderligere motorandelen. Næsten 100 pct. motoriseret var driften efter at skinnebusserne tilkom, og vi er så der, hvor nogle køreplansuddrag kan sige lidt facts.

Pr. 1. maj 1915:

Tre togpar i tiden 6.30-21.55. Køretid ca. 140 min. Alle tre togpar havde forbindelse til øst i Fjerritslev, og overgangstiden var 10-20 minutter.

Pr. 1. oktober 1925:

Stadig tre togpar i tiden 6.25-21.35. Køretid uændret. Billetpriis enkelt Thisted-Fjerritslev 2,20 hhv. 3,80 for 3. resp. 2. klasse.

Pr. 15. maj 1935:

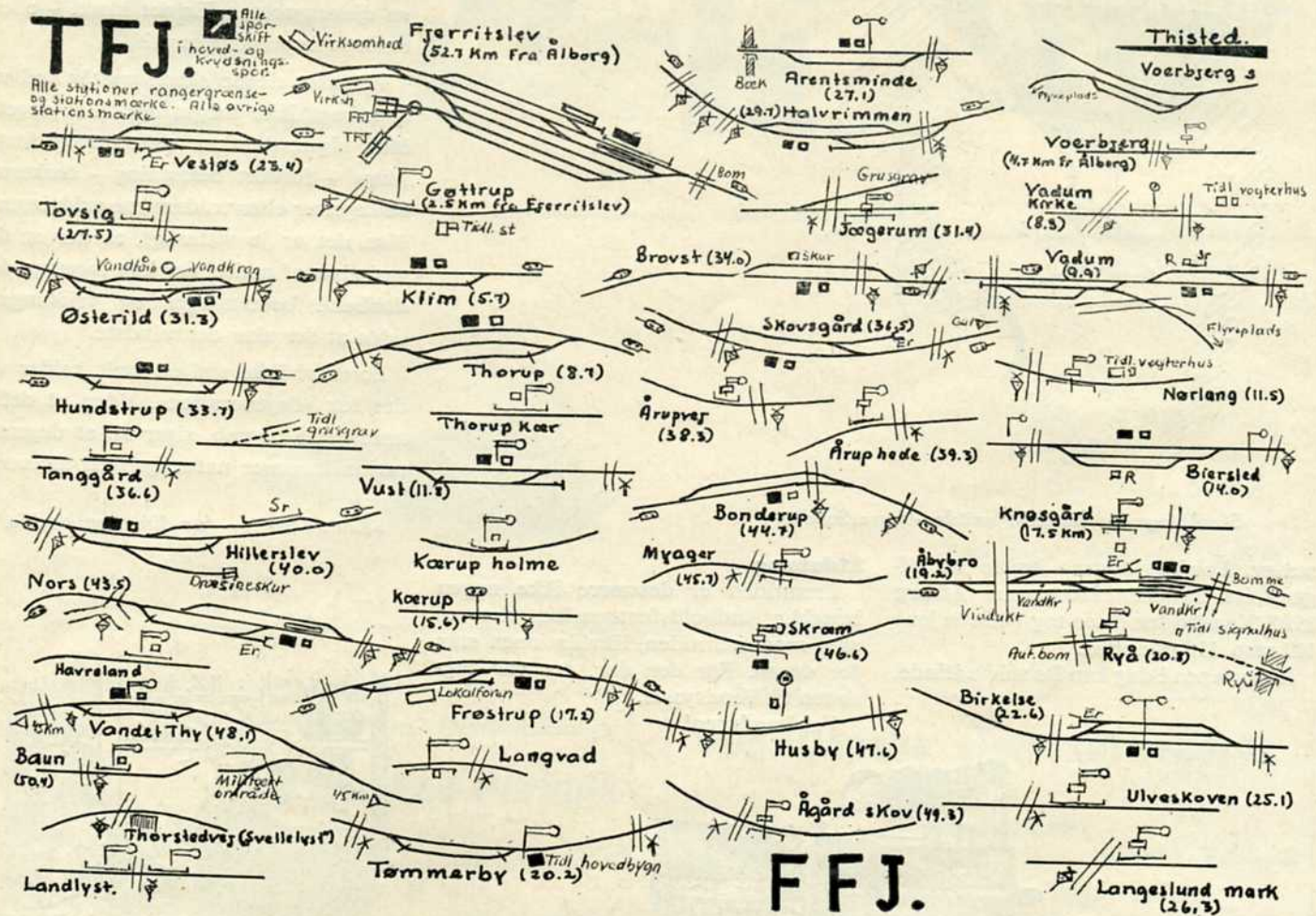
Seks togpar, deraf de fire motor, køretid 100-140 min. Nu udstrakt til timerne mellem 6.00 og 23.55. Der var allerede da gennemkørende lørdagsmørtog, men afgangstiden lå sent, Thisted afgang 17.00, Fjerritslev 19.02-19.03, Ålborg ank 20.19. Stoppede i Fjerritslev, Brovst, Abybro og Nørresundby.

Pr. 12. juli 1945:

Kun tog tirsdag, torsdag og lørdag. Thisted afgang kl. 6.15, 12.30 (M) og 16.50. Den anden vej afgang Fjerritslev 6.20 (M), 10.55 (efter behov) og 21.20.

Pr. 22. maj 1955:

Syv tog mod vest og otte mod øst, i tiden 6.00-0.25. Køretiden nu 75-120 mi-



Stationsplaner Thisted-Fjerritslev Jernbane

Stationsplaner Nr. Sundby-Fjerritslev

Hold dig i form

Idrætslæge Ove Bøje fortæller herom:

– Hvad ved vi om disse skader? Ikke nær så meget som vi gerne ville vide. Lad mig vise en lille demonstration om en diskusprolaps.

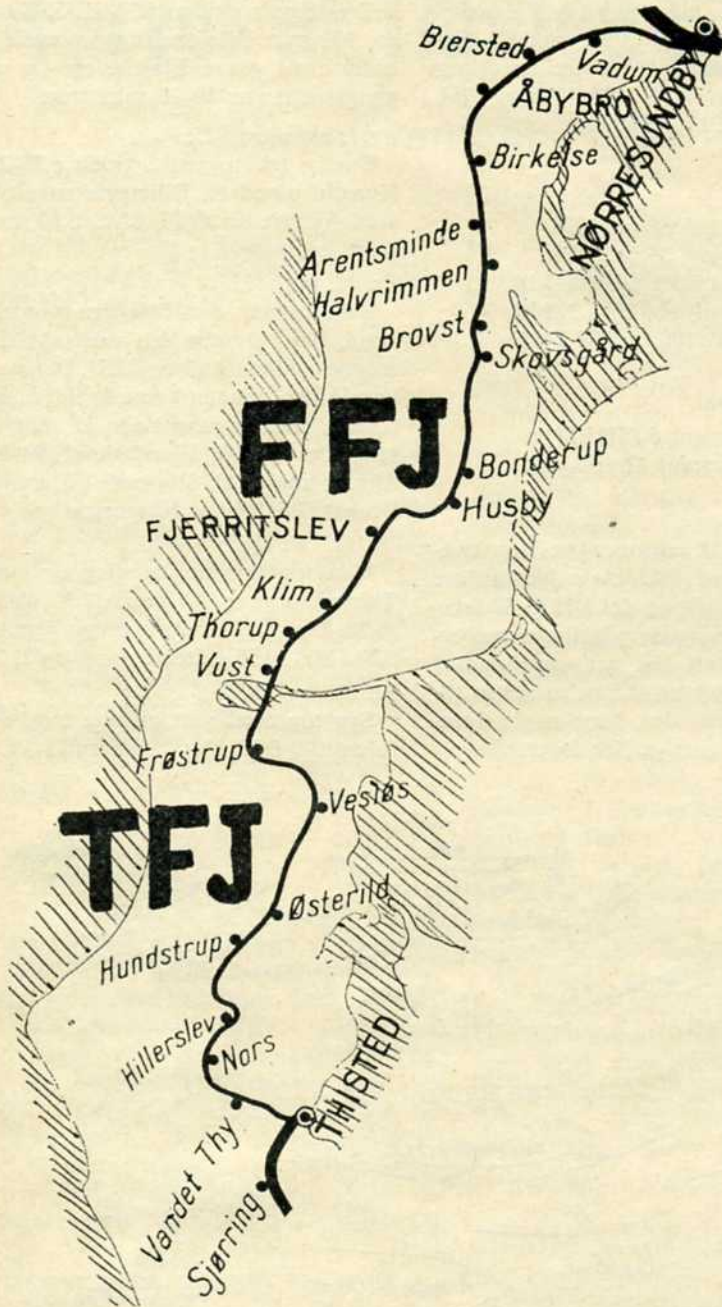
I hånden holder jeg to tørre kiks med et modbydeligt tykt lag smør!

Kiksene er to hvirvler i rygsøjlen. Leger vi. Smørret er de bruskskiver, der ligger imellem. De holdes på plads af en fibrøs kapsel. Nu trykker jeg kiksene sammen. Hvad sker der så? Smørret – bruskindevævet – presses ud, hvis fiber-kapslen brister. Og se her. Nu rammer det udpresede smør de sytråde, jeg har lagt på den øverste kiks. De sytråde er nervetråde. Det gør ondt, når de nerver rammes. Det giver smerter eller måske lammelser. Det er en diskusprolaps. Er det klart! – eller er det overpopulariseret?

Hvordan denne skade opstår ved vi som sagt ikke meget om. Kun noget. Man siger, det kan være »overbelastning« – forkert belastning – forkerte bevægelser eller voldsomme vridninger. Men det er jo vitterligt, at der er titusindvis af andre, der kan foretage de dobbelte belastninger og vridninger uden at der sker det mindste.

Fordi vi ikke ved en kæft kalder vi det for »degeneration«. Uden at definere dette begreb, siger vi, at degeneration kommer naturligt med alderen.

»Kom i form – for din egen skyld«.



Strækingsplan Thisted-Fjerritslev-Nørre Sundby

nutter. Lørdagsiltogene havde nu afgang fra Thisted 15.00 og fra Ålborg 15.05. Køretid for disse tog (hele vejen) 110 resp. 116 minutter.

Køreplanen i dag kan De selv udfinde.

Afslutning

Fremtiden er desværre ikke nogen brugbar indholdsfortegnelse, det er sket med fremtiden, likvidationen står for døren. For den dør, der var bagdøren til Vendsyssel.

Var bagdøren!

