Frank ved stoppestedssignalet i Vust.

På sporet af Thisted–Fjerritslev Jernbane (TFJ)

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen og Frank G. Sørensen

I år har cykelturen gået langs FFJ, dvs. Aalborg–Nørresundby–Fjerritslev og Nørresundby Havnestation via Sæby til Frederikshavn, for at se hvad der er tilbage af de to strækninger. Flere læsere har spurgt, hvorfor vi ikke fortsatte turen fra Fjerritslev til Thisted, som FFJ jo havde drift sammen med indtil nedlæggelse af de nordjyske privatbaner i 1969. Dette kunne vi jo ikke have siddende på os, så cyklerne blev fundet frem i oktober, og vi slutter turen i det nordjyske med jernbanen fra Thisted til Fjerritslev for at se, hvor mange minder der stadig er at finde på strækningen.

Forhistorien

I den store jernbanelov af 8. maj 1894 nævntes en jernbane fra Fjerritslev til Thisted, som en naturlig forlængelse af privatbanen fra Nørresundby til Fjerritslev. Men det kneb med at rejse den fornødne kapital til banen, så bygningen af banen var endnu ikke besluttet, da første del af FFJ fra Nørresundby til Fjerritslev åbnede den 18. marts 1897. Tre år senere forhøjede staten sit tilskud til anlægskapitalen ifølge lov af 16. marts 1900, hvorefter der atter kom gang i baneplanerne.

Nu gik det stærkt. Allerede den 13. oktober 1902 påbegyndtes arbejdet på banen. Den 12. november 1904 blev den nye bane prøvekørt, og den 18. november skete den festlige indvielse af Thisted–Fjerritslev Jernbane (TFJ). Dagen efter indledtes den daglige drift med to tog i hver retning. Men allerede fra 1. maj 1905 udvidedes køreplanen til at indeholde tre tog dagligt i hver retning.

Banen var 54,2 km lang og havde udgangspunkt på statsbanestationen i Thisted. TFJ's ledelse og værksted var placeret i Thisted. I Fjerritslev var man fælles med Frederikshavn–Fjerritslev Jernbane (FFJ) om stationen. TFJ havde stor egnstrafikal betydning, men banens opland var yderst begrænset. Som forbindelse mellem Aalborg og Thy fik banen også stor betydning. Efter krigen modtog banen nye Scandia-skinnebusser, som led i moderniseringen af privatbanerne. Disse blev indsat i de gennemgående tog til/fra Aalborg via FFJ, hvilket bevirkede en stor forbedring i banens muligheder for at konkurrere med rutebilen, der også kørte mellem Aalborg og Thisted.

De to privatbaneselskaber var afhængige af hinanden, og det blev i sidste ende også TFJ's død. Konstitueret direktør for Aalborg Privatbaner, Aage Velling, udarbejdede et forslag til et nyt selskab, der skulle videreføre Fjerritslevbanen i samarbejde med TFJ. Banerne var inde i en periode med stigende

passagertal, og Aalborg og de store kommuner langs banerne var villige til at støtte et nyt selskab i en 2-3 års prøveperiode. Men Nørresundby var imod, og daværende trafikminister Ove Guldberg nægtede, at staten skulle deltage i at redde de to privatbaner. Derved måtte TFJ se skriften på væggen og indstille driften samtidig med FFJ. Sidste tog kørte derfor den 31.marts 1969.

En veldrevet dansk lokalbanes saga var dermed ude. Busser og biler overtog trafikken mellem Thisted og Fjerritslev.

Op på cyklen

Cykelturen skete også denne gang sammen med Frank G. Sørensen fra Kaas, som i sine unge dage nåede at køre med TFJ flere gange. Vi tog turen tirsdag den 12. oktober 2021. Vi lagde ud fra THISTED Station (km 0,0), hvortil man stadig kan komme med Arriva. Det er ikke længere den store banegård, som den var tidligere. Der er kun to perronspor tilbage op langs stationsbygningen og busterminalen på vestsiden. Øst for stationsbygningen lå posthuset, som i dag er lavet om til lejligheder. Her endte sporene i en drejeskive, som forsvandt for snart mange år siden. I dag ender sporene ved to stopbomme ud for det tidligere posthus. DSB's tresporede remise findes stadig, men uden spor. Men det skal man vide, da den nu anvendes som „bowlingrestaurant" og har fået en sort udvendig behandling, der gør den svært genkendelig. TFJ's værksted og remiser syd for stationen er revet ned i dag. Nu er der store træer, hvor remiserne tidligere lå.

Fra Thisted fulgte TFJ parallelt med DSB's hovedspor mod Oddesund–Struer og man kan stadig se, hvor sporet har ligget, i hvert fald ud til Torp. Omtrent hvor Thybanen og TFJ grenede fra hinanden, havde TFJ et trinbræt med navnet LANDLYST (km 1,8 fra Thisted). Kort efter ligger der endnu en stump dæmning. Næste stop var trinbrættet BAUN (km 3,8), hvor der i dag står et bælte af træer, hvor trinbrættet tidligere lå.

DJK / www.jernbanearkivalier.dk

Vi fortsætter og når Klitmøllervej og herfra mod nord til VANDET Station (km 6,1), hvor man kan cykle og gå på den gamle bane.

Stationsbygningen står der stadig med stationsskiltet på plads. Indenfor er billetlugen og de grønne bænke i ventesalen bevaret, og jernbanekasketten fra TFJ havde ejerne også. Desuden et skilt, hvor der står TFJ 1954, som stationerne fik i anledningen af 50-års jubilæet. Ovre på den anden side af vejen står endnu en af de barakker, som tyskerne byggede som en del af en lejr under 2. verdenskrig. Her var der et stort depot til brug for befæstningsarbejderne langs vesterhavskysten. Der var et sidespor fra nordenden af Vandet Station ind i lejren. Efter krigen overtog det danske forsvar området, og sidesporet blev benyttet helt til banens lukning. I depotet kan man stadig se skinnerne, selvom der i dag er asfalteret.

Banen gik nu mod nord og kom forbi HAVRELAND trinbræt (km 8,2), som ikke længere kan ses i terrænet. Lidt nord herfor ses dog lidt dæmningsrester inden banen i en stor bue drejede mod øst og kom frem til NORS Station (km 10,7). Her står station og pakhus endnu, ligesom perronforkanten ved spor 1 stadig kan ses.

DSB's stationsbygning i Thisted står der stadig, og man kan endda stadig købe togbilletter ud i den store verden herfra, hvor Togrejse.dk holder til.

Niels W. Brix/Arkiv Johs. Damsgård Hansen

Spornettet er dog skrumpet betragteligt, siden Niels W. Brix tog afsked med TFJ den 31. marts 1969. Bagerst ses TFJ's remiseanlæg og en række af privatbanens vogne.

Efter at have passeret hovedvejen mellem Thisted og Hanstholm passerer man trinbrættet LILLE HILLERSLEV nærmest uden at opdage det. Godt 14 km fra Thisted nås HILLERSLEV Station (km 14,2), hvor et stort gødningsanlæg har erobret stationsområdet sammen med det varehus, som et mergelselskab benyttede i mange år til ikke helt ubetydelige mergeltransporter med banen. Den nuværende ejer af stationen, som stadig har stationsskiltet på den oprindelige sporside, har åbenbart ikke plads nok i den lille bygning, så der er ved at blive bygget til. Fra Hillerslev drejede banen på ny mod nord, og ved landsbyen KÅSTRUP (km 15,4) lå et trinbræt, som faktisk ikke bestod af andet end en bænk og et trinbrætsignal. Disse få kendemærker er det selvfølgelig ikke til at genfinde – desværre. Banen drejede igen over mod øst ud i engene omkring Storå og Tagmark. Fra Thisted kom man forbi endnu et lille trinbræt TANGGAARD (km 17,6). Der ligger et stort grus- og kalkværk næsten lige i nærheden, men bane og værk fik aldrig

Øverst Vandet station set fra perronsiden. Her findes billetlugen stadig i behold.

Øverst til højre Hillerslev station, som idag er kontor for DLG.

Stationen og pakhuset i Nors set fra Stationsvej. Toiletbygningen t.v. er i dag er lavet om til ventesal til togets afløser „bussen".

Pakhuset og stationen i Hundstrup er begge sat i fin stand. Som det ses, findes stationsskiltet stadig på perronsiden af bygningen.

glæde af hinanden. Til gengæld er der sat fisk ud i de opståede grundvandssøer, så lystfiskere valfarter i bil til stedet.

På vejen mod Hundstrup kører man lige mod et stejlt bakkedrag, som i virkeligheden markerer en gammel kystlinje. Ved at studere kortet opdager man, at det faktisk er hævet havbund man kører på. Lønnerup Fjord gik indtil vikingetiden helt herop, og først da dæmningen ved Hovsør ved Limfjorden blev bygget i forrige århundrede, begyndte den endelige dræning af området. Herefter nås HUNDSTRUP Station (km 20,5) med det flotte pakhus. Her hænger stationsskiltet også på perronsiden.

Østerild station set fra perronsiden.

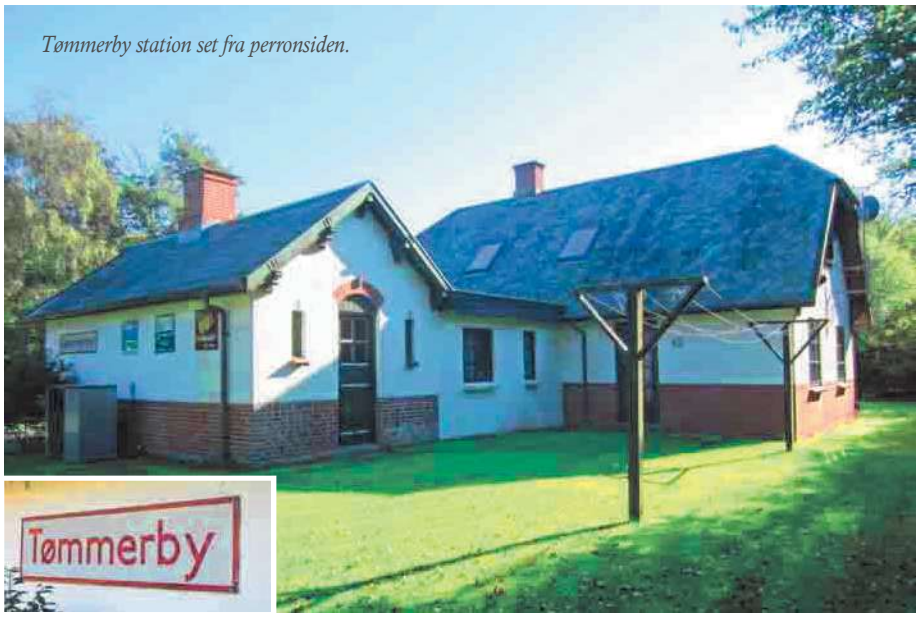
Banen fortsætter nu mod øst og ØSTERILD Station (km 22,9) nås kort efter. Her var der både krydsnings- og læssespor. Overfor stationsbygningen blev der i 1906 opført et vandtårn i røde sten, da de daværende små lokomotiver havde brug for at tanke vand undervejs. Det står der også endnu, med vandstandsmåler og det hele. Østerild vandtårn er blevet byens vartegn. Da vandtårnet blev bygget, kostede det 680 kr. og nu er træværket lige blev renoveret, og det kostede 33.000 kr. Vandtårnet er en lokal turisttradition, og når man kommer til og fra Østerild by kan man se en miniudgave af vandtårnet.

Peter gør stop ved det sted, hvor Tovsig trinbræt engang lå. Banetraceet er idag cykel- og gangsti.

Kort efter Østerild passerer banen den gamle hovedvej A 11. Herfra og til Tømmerby er der anlagt en fin grussti, hvor det er muligt at cykle og gå. Ved Vesløs Huse passeres trinbrættet TOVSIG (km 26,7), som kun lader sig finde, fordi der stadig er en lille rydning ved siden af stien, hvor trinbrættet lå. Vejen lige efter, som fører op til selve Tovsig en lille kilometer mod nord, hedder ifølge skovkortet stadig „Stationsvejen". Vi så da også Stationsvej-skiltet, der var placeret tæt ved det tidligere trinbræt. Ca. 1 km fra Tovsig mod Vesløs passerer vi en 5 meter lang bro over en afvandingskanal. Her er der opført et fugletårn, hvis man har lyst til at studere fuglelivet i Vejlerne inden turen går videre mod Vesløs.

I VESLØS (km 20,8) er stationsbygningen revet ned, hvilket skete i 1987. Her slår cykelstien et slag uden om plejehjemmet, som har overtaget pladsen. Stationsarealet henligger som grønt område. Videre går det ad banestien med engene på sydsiden af Tømmerby Fjord på den ene side og landevejen på den anden side. Kort før Tømmerby Station ender cykelstien. Her holdt vi frokostpause, og derefter måtte vi ud på landevejen igen.

Selvom TØMMERBY Station (km 34,0) ligner mange af de andre stationer, blev



Tømmerby station set fra perronsiden.

Niels W. Brix/Arkiv Johs. D. Hansen

Frøstrup station fra gadesiden.

Til venstre den sidste dag med togdrift på stationen (den 31. marts 1969), hvor Niels W. Brix fotograferede TFJ skinnebussen SM 6 med tog P 307 mod Thisted. I Jernbanen 2/2019 var der beretning om de sidste driftsdag på Aalborg Privatbaner og TFJ.

Jernbanebroen ved fugletårnet ved naturområdet ved Lund fjord mellem Frøstrup og Vust.

den i banens tid betegnet som trinbræt med betjening og sidespor. Stationsbygningen står endnu og ligger fortsat næsten lige så øde, som den gjorde i banens tid. Fra gadesiden ligner stationen sig selv, beboerne har flyttet stationsskiltet om på siden af toiletbygningen. Her er der også tre reklameskilte, som sad på mange stationer, dengang der kørte tog. Trinbrætsignalet findes også endnu, men det er blevet meget råddent. På perronsiden er der kommet en tilbygning til.

Efter Tømmerby tog banen igen en nordlig retning forbi LANGVAD trinbræt (km 35,5) – i dag helt forsvundet – og frem til FRØSTRUP Station (km 37,0). I modsætning til de øvrige stationer, som var hvide, blev Frøstrup bygget i røde sten, og det kan man stadig få syn for. Her findes pakhuset også. Gadesiden på stationen var pyntet med Halloween over hele bygningen. Herfra tager vi lige en afstikker til Frøstrup Minilandsby, som ligger på Søndergade 36, og hvor Frøstrup Station er lavet i miniformat.

Tilbage til banen igen. Her drejede banen mod øst og nåede KÆRUP trinbræt (km 38,6) ca. 1 km nord for Tømmerby kirke. Her er ikke mange huse, og endnu mere øde bliver det, når man når ud til KÆRUP HOLME trinbræt (km 40,0) helt ude ved Lund fjord. Nogle få steder kan man være så heldig at finde rester af jernbanen, bl.a. ved den gamle dæmning ved Lund fjord (Vejlerne). Granitstenene, som er ved dæmningen, blev tilhugget af Hr. Gustafson fra Horsens, som købte stenene af bønderne her på egnen, og som blev hugget til og brugt ved jernbanebroerne på hele strækningen. Her fra Kærup Holme, hen over fjorden kan man igen cykle og køre i bil på banen på en dæmning. Lund fjord mod nord, og Selbjerg Vejle og Bygholm Vejle mod syd er et flot naturområde. Det hele er nu et stort fuglereservat.

Lige på den anden side af fjorden kommer man til VUST Station (42,4 km), knap to kilometer syd for landsbyen af samme navn. Der er fortsat ikke mange huse eller gårde lige i nærheden. Det var en spændende station at besøge. På perronsiden findes det store skilt med stationsnavnet stadig højt oppe på bygningen. Også den lille karnap, som fandtes på mange af stationerne, findes endnu. Men kun i Vust er den bevaret. Det gamle trinbrætsignal med en rød skive, der skulle hejses op, når der var passagerer, står der stadig. Signalet har den nuværende beboer vedligeholdt, så det stadig kan hejses op.

Vi fik en snak med 78-årige Jens Toft Simonsen, som har boet på stationen i 15 år. Han har ingen planer om at flytte. „Jeg bliver her, indtil der kommer et tog. Det bliver nok et ligtog“, siger han med et smil i de kloge øjne. Vi bliver inviteret med ind, og indendørs er sporene fra stationstiden tydelige. Den gamle ventesal er intakt med bænke langs tre af væggene, malet sirligt i de klassiske stationsfarver mørkegrøn og rustrød, (ligesom på Vandet Station). Den originale billetluge sidder stadig i døren ind til ventesalen, der

i dag er Jens Toft Simonsens spisestue. Terrazzogulvet, der blev lagt i 1904, da stationen blev bygget, findes også endnu. Jens Toft Simonsen synes, det er noget helt særligt at bo i en gammel stationsbygning. Det er hyggeligt, at der er bevaret ting fra husets tid som station. For eksempel passer det lille venteværelses bænke perfekt til mit spisebord, siger han. Yndlingspletten i huset er vindfanget, for her kommer der lys ind fra alle sider. Det store vindfang blev først bygget til efter krigen. Det sker ind imellem, at folk, der har stået af og på toget ved den lille station i Vust, banker på hos Jens Toft Simonsen. De får lov til at se sig omkring og betaler tit med en fortælling fra gamle dage, da privatbanen Thisted–Fjerritslev stadig var på skinner. Nogen kan huske, at de som børn sammen med deres forældre tog toget her fra stationen, fortæller han.

Vi siger tak for besøget og begiver os hen til pakhuset, hvor vi møder Gitte Bojer, som bor ved siden af stationen og ejer pakhuset, som hun har lavet om til en hytte, hvor man kan overnatte. Hun viser os pakhuset, hvor der er to senge, køkken, et bord og to stole hvor man kan sidde og spise. Udenfor på rampen er der to havestole og en flot udsigt. Hvis der er nogen der kan hjælpe hende, ville hun gerne have nogle skinner ved pakhuset og en godsvogn til indretning af flere sovepladser. I må gerne give lyd, hvis I kender nogen, der har skinner og en godsvogn, siger hun. Vi siger tak for snakken og visningen af pakhuset og siger, vi nok skal lade det gå videre.

Vi må op på cyklen igen og cykler videre, nu på en sti på banen, benævnt Limfjordsruten. knap et par kilometer længere fremme, lå trinbrættet THORUP KÆR (km 43,7). Lidt længere fremme, fik vi på et hus øje på emaljeskiltet fra trinbrættet, som de havde fået fat i, da banen lukkede. Efter at have cyklet 45 kilometer fra Thisted, når vi THORUP Station (km 45,5), og her ender banestien. Tilbygning på perronsiden, så den er pænest fra gadesiden, hvis man vil have et billede.

Herefter fortsætter banen mod øst langs hovedvejen, her kan man gå det halve stykke mod Klim på et græstæppe, men ikke cykle. Der er få spredte dæmningsrester indtil vi når KLIM Station (km 48,5) tre kilometer længere fremme. Her gælder det samme, tilbygning på perronsiden, så den er pænest fra gadesiden. Rampen findes også endnu.

Knap 52 kilometer fra Thisted ligger så GØTTRUP Trinbræt (km 51,7). Nogle år efter banens åbning opførtes der et baneformandshus, hvor der indrettedes et lille kontor, hvorfra der kunne sælges billetter og ekspederes banepakker. Bygningen blev senere solgt, og der indrettedes et trinbræt ved vejen mod landsbyen der ligger godt 4 km syd for banen. Bygningen er blevet forlænget og ligner i dag et ganske almindeligt parcelhus. Øst for Gøttrup passerede en 900 mm ralbane, som tyskerne i 1944 anlagde fra Klim strand til Aggersund, banen i niveau. Der er dog ikke noget at se heraf.

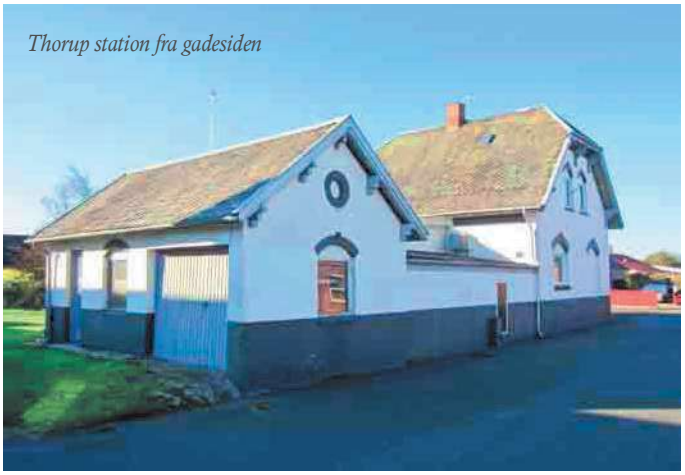
Videre på cykel mod Fjerritslev. Fra Gøttrup kan man cykle og køre i bil hele vejen på banestien frem til FJERRITSLEV Station (km 54,2 fra Thisted), hvor den ender i Jernbanegade. Der er dog, som beskrevet i artiklen om FFJ i *Jernbanen* 1/2021, intet tilbage i Fjerritslev fra banens tid.

En rigtig god tur synes vi, og det kan kun anbefales af andre at tage denne tur og måske overnatte i pakhuset i Vust. På gensyn til næste år, hvor nye nedlagte baner besøges.

Vust station med påbygget karnap og trinbrætsignal.

Skiltet fra trinbrætskuret ved Thorup Kær sidder i dag på en villa.

Thorup station fra gadesiden



Klim station fra gadesiden