

TFJ

THISTED - FJERRITSLEV JERNBANE

1904 - 1954

PETER ROLAND HANSEN
Birkevang 32 — Telf. 85 33 52
VIRUM

THISTED FJERRITSLEV JERNBANE

Første halvsekel

1904—1954

THISTED 1954





Thisted-Fjerritslev jernbanes hovedkontor - Dr. Louisegade - Thisted



INDLEDNING

THISTED—FJERRITSLEV JERNBANE var blandt de 29 baner, der ifølge lov af 8. maj 1894 blev givet hjemmel til at anlægge, men da det viste sig, at egnen mellem Thisted og Fjerritslev ikke ofrede banen samme interesse som den østligere egn, og det ikke var muligt for egnen at præstere den fornødne kapital, sås der ingen mulighed for kommunerne til at magte en så stor opgave, og sagen blev vel henlagt, men ikke skrinlagt, og først da staten ved lov af 16. marts 1900 forhøjede sit tilskud til $\frac{3}{4}$ af den eventuelle anlægskapital, udfærdigedes eneretsbevilling for Thisted amtsråd og kommunerne under 12. juli 1901, hvorefter banens anlæg var sikret.

De første tanker om en jernbane Nr. Sundby—Thisted

Så tidligt som i 1882 var det påtænkt at anlægge en bane fra Nørre Sundby nord om Limfjorden gennem Han herrederne til Thisted, men først i 1887 nedsattes et udvalg til at søge en Thisted—Fjerritslev jernbane anlagt, og dette resulterede som bekendt i, at først 7 år efter at strækningen Nr. Sundby—Fjerritslev åbnedes den 19. marts 1897, kunne Thisted—Fjerritslev jernbane åbnes for drift den 18. november 1904.

Som nævnt virkedes der allerede i 1882 stærkt for jernbanesagen, og i Han herred holdtes flere møder, da det rygtedes, at ministeriet skulde have givet håb om banens anlæggelse for statens regning, såfremt de interesserede kommuner vilde tilskyde ca. 60.000 kr. pr. banemil, og det var da tanken, at banen skulde føres igennem til Thisted.

I marts 1882 afholdtes et møde i Fjerritslev, hvor L. Højer, Selbjerggård (befuldmagtiget i banesagen for Tømmerby-Lild), slog stærkt til lyd for, at en eventuel banelinie fra Aalborg til Fjerritslev førtes videre til Thisted, »da en sådan bane vilde få stor betydning, navnlig for det tørvefattige Hannæs og for en stærkt udvidet tørveproduktion fra moserne om Thorup-Klim og vilde berøre de store udtørrede vejlearealer og ikke mindst transporter med heste, kvæg, svin og smør«.

I årene derefter var der stadig røster om at få banen anlagt, men der

skete intet, og da Fjerritslev—Nr. Sundby banen endelig blev anlagt, og kun til Fjerritslev, faldt der bitre ord om det urimelige i, at banen stoppede op dér og ikke gennemførtes til Thisted. »Denne Rovbane (Nr. Sundby—Fjerritslev) kan kun skade, men aldrig gavne Thisted og omegn, og for vor skyld haster det ikke«, skrives i 1897 om ovennævnte bane, som egentlig skulde være åbnet i efteråret 1896, for, hedder det: »Indflydelsen fra Aalborg—Vendsyssel var for stærk til, at minister og rigsdag kunne stå imod, skjøndt det blev gjort gældende, at den anden del af banen, stykket Fjerritslev—Thisted, i så fald rimeligvis ville blive ufuldført, da egnen ikke kunne rejse de fornødne pengemidler. I og for sig kan man ikke sige meget til, at den stærkere skyder den svagere bort under kampen for tilværelsen, det er sådan verdens gang, men hvem tror vel — indrømmes det, at banen vilde kunne betale sig igennem det lange, smalle og fattige opland, som navnlig den midterste del fra Østerild til hinsides Bjerget med sandhed må kaldes«. »Var der, hedder det videre, ikke anledning for vore stedlige autoriteter og rigsdagsmænd til at foretage en henvendelse paa de rette steder? Der siges vel, at artige børn bede aldrig om noget, men artige børn få heller aldrig noget«.

Samme år bevilgede amtsrådet 15.000 kr. til en bro ved Amtoft, men Hannæsboerne fik ved denne lejlighed at vide, at dette beløb ville blive fradraget i det tilskud, man havde lovet til en bane, om en sådan en gang skulle blive anlagt.

Den 22. august 1897 havde Thisted by besøg af et »notabelt selskab«, nemlig hs. excellence indenrigsminister Bardenfleth, generaldirektør Tegner, m. fl. De høje rejsende kom fra Fjerritslev pr. vogn, og skreves der: »Man har jo så lov til at indbilde sig, at de høje herrer, efter at have kjørt de 6 mil pr. vogn fra Fjerritslev til Thisted, endelig er nået til erkjendelse af det urimelige i, at den private bane Aalborg—Fjerritslev ikke forlængedes til Thisted, og måske også have iagttaget, at en del af en eventuel Thisted—Fjerritslev jernbanes opland er så dårligt, at staten må nøjes med mindre tilskud til en sådan bane, end den ellers plejer at kræve af kommunerne«.

De stillede forventninger i anledning af dette »høje« besøg blev ikke indfriet, men sindene faldt ikke til ro i årene, der forløb, før eneretsbevilling udfærdigedes for Thisted amtsråd samt kommunerne den 12. juli 1901.

Meget avisskriviери fremkom, og mange møder afholdtes i disse år, ikke mindst i rigsdagen gjorde folketingsmændene Nørhave, N. Andersen og Trolle et stort arbejde, især i året 1900. Mange var naturligvis imod at anlægge en bane her, og af disse nævnes medlem for Maribo amt, Clausen; indenrigsminister Bramsen bemærkede, »at han var ikke i stand til at lægge banen Fjerritslev—Thisted nede på Lolland, ellers skulde han gerne have benyttet denne udvej for at sikre sig det ærede medlems tilslutning«.

Nørhave bemærkede under 3. behandling i januar 1900, at der havde

været ønsker fremme om at føre banen op mod Hanstholm fyr, eller rettere op mod byen Bjerre, men dette anså han for ufornuftigt og mente, at linien burde føres over Lund fjord.

Lovforslaget blev endelig vedtaget i folketinget den 20. januar 1900 med 59 stemmer og overgik derefter til landstinget. Allerede samme dag var lovforslaget til 1. behandling, hvor I. M. N. Johnsen anbefalede det forhøjede statsbidrag. Efter 1. behandling gik sagen i udvalg og ikke, som i folketinget, umiddelbart fra 1. til 2. behandling. Dette udvalg kom bl. a. til at bestå af Breinholt, Vestervig, og Johnsen, Thisted, sidstnævnte var ordfører.

7. marts 1900 vedtoges lovforslaget i landstinget med $\frac{3}{4}$ statstilskud og var dermed færdigt ved begge tingene, og under 16. marts 1900 stadfæstedes loven af kongen. Dermed var denne for egnen så betydningsfulde sag dog ikke afgjort. Det tilskud, egnen skulle yde, og som mentes at ville andrage ca. $\frac{1}{2}$ mill. kr., skulle fordeles på amts-, by- og sognekommunerne, og når derfra gik de bidrag, som amtsfonden og Thisted by kunne påtage sig, skulle resten tilskydes af de interesserede kommuner, hvilket ikke ville blive nogen ganske lille ekstraskat på disses hartkorn, da det jo måtte erindres, »at der på en længere strækning mellem Østerild og Bjerget næsten hverken findes mennesker eller hartkorn«.

Banens retning

Om banens retning var der indtil da ikke taget nogen endelig bestemmelse, og fra flere indkom forslag desangående. De fleste foreslog strækningen over Vesløvs vejle, men mente dog, at det ville blive for dyrt. Det ansås ikke for heldigt at anlægge banen om ad Bjerre, da det var de dårligste egne med hede, sand og bakker, og med hensyn til Hanstholm fyr skulle der jo alligevel være fragtkørsel dertil ca. 1 mil fra Bjerre.

Iøvrigt ville forslagsstillerne have banen anlagt nord om Klim, Thorup og Vust, vest om Abildhauge til Østerild, ind mellem gårdene Spanggård og Vestergård, sønden om Klastrup bakke over Bromølle enge til Hillerslev, Skinnerup og gennem Torp vest ind i Thisted.

Behandling i amtsrådet

Den 22. maj 1900 beskæftigede amtsrådet sig med baneplanerne, men efter bemærkninger af de fleste af medlemmerne udsattes behandlingen til et ekstraordinært møde sidst i juni måned.

Den 26. juni vedtoges det at yde $\frac{3}{5}$ af den del af anlægssummen, der ikke dækkedes af statens tilskud, på betingelse af, at Bygholm og Vesløvs vejler opretholdes, samt at sognekommunerne og Thisted by udredede $\frac{2}{5}$. Amtsrådet tilkendegav dog, at i bidraget var indbefattet de 15.000 kr.,

som Fjerritslev—Aalborgbanen var pligtig at tilbagebetale, samt de til Amtoftbroen bevilgede 15.000 kr.

Til Aalborg—Fjerritslevbanens anlægsudgifter havde amtsfonden bidraget med 30.000 kr. med forpligtelse til at tilbagebetale halvdelen ved eventuel bygning af en Thisted—Fjerritslev bane.

Formanden i amtsrådet var grev Schulin.

Forhandlinger i Thisted byråd

Thisted byråd måtte også beskæftige sig med banepleanerne og gjorde det så grundigt, at man den 26. juli 1900 forhandlede sagen fra kl. 10 formiddag til kl. 8 aften. Til stede var Borgmester Clausen, Proprietær Nyby samt delegerede for sognerådene i Hillerslev herred og Thisted landsogn. I mødet enedes man i alt væsentligt om sognekommunernes tilskud.

Den 28. juli s. å. afholdtes et lignende møde i Østerild, hvor der gaves oplysning om, at der for de 4 kommuner i V. Han herred skal svares ca. 90 kr. pr. td. hartkorn. De repræsenterede sogneråd var alle enige om ønskeligheden af, at banen førtes over Han og Vesløs vejler.

Ansøgning om koncession på banen

29. december 1900 afholdt de interesserede sogneråd sammen med jernbanekomiteen et møde, hvori det vedtoges at ansøge om koncession på banen. I udvalget var Eyber, Skaarupgaard, J. Simonsen, Vestergaard, Klim, og konsul Johnsen.

Ekstraordinært møde i amtsrådet

Den 5. januar 1901 afholdtes et ekstraordinært møde ang. banesagen. Alle medlemmer var tilstede og afgav deres syn på sagen i mange indlæg. Da vejlernes eksistens ikke kunne anses for sikret, og banen i alle tilfælde mentes at skulle føres derigennem, udsattes sagen.

Utålmodige røster

Der var igen stille om banesagen, og egnens befolkning og andre begyndte at fremkomme med besværinger over, at denne for egnen så vigtige sag tilsyneladende »syltedes«. Fra Nordmors især var der ønsker om, at banen måtte blive ført så nær Fæggesund som muligt, men man var tilfreds, om banen fik station i Vesløs.

I Thy og Han herred var man ikke mindst forundret over, at der intet var sket, især da der var forløbet et år, siden det var vedtaget, at statskassen ville afholde de $\frac{3}{4}$ af anlægsudgifterne, og man mente, at der var god grund til at vente, at man i foråret — marts 1901 — kunne have foretaget udstikning og bestemt banens retning, så at man ikke burde lade forårstiden gå ubenyttet hen.

Pengespørgsmålet i orden

Der skete dog noget, og måske det vigtigste: Amtsrådet bevilgede i et ekstraordinært møde den 24. april 1901 »uden omsvøb og uden betingelser« det beløb af 285.000 kr., som det tidligere havde givet tilsagn om, men banens retning kunne der ikke tages stilling til, da afgørelsen lå hos den endnu ikke udnævnte besigtigelseskommission.

Udstikning i marken

Under 12. juli 1901 meddeltes der Thisted amtsråd, Thisted byråd, sognekommunerne i Hillerslev herred samt i V. Han herred eneretsbevilling på anlæg og drift af en jernbane fra Fjerritslev til Thisted, og dagen efter — den 13. juli — påbegyndtes udstikningen i marken under ledelse af oberstløjtnant Worm.

Samme måned udnævntes generaldirektør, departementschef Nørgaard til kgl. kommissarius, og til ledende landinspektør beskikkedes landinspektør A. L. Birk, Hjørring.

Utilfredshed med banens retning

Efter at udstikningen var påbegyndt, fremkom, især fra Hanstholm-egnen, besværinger over den planlagte retning af banelinien. Flere havde ved egne midler ladet baneingeniør Winkel udarbejde et projekt, hvoraf det fremgik, at en linie Thisted—Hanstholm—Østerild o. s. v. kun ville blive ca. $1\frac{1}{4}$ mil længere og 124.000 kr. dyrere, og endvidere ville den »fattige kommune« bidrage mindst 75 kr. pr. td. hartkorn. Da det var en velfærdssag for egnen at få banen den vej, sendtes en deputation af mænd fra Nors-Tved, Hinding og Vandet til København i august 1901; men da udstikningen som nævnt var påbegyndt, opnåede deputationen ingen ændring af den planlagte retning.

Banelinien i Hanherred

I Han herred var udstykket forskellige linier, bl. a. en nord om Lund fjord forbi Thorup præstegård og nord om Klim by til Fjerritslev. Endvidere en over havvejledæmningen forbi vindmøllen i V. Thorup, sønden om Kobakken forbi Svend Kiibs gård til Fjerritslev, og endelig en over Krogsdæmningen forbi Søndergård i Thorup, men oberstløjtnant Worm ville gøre meget til, at den mellemste linie blev foretrukket, hvad den jo også blev.

I september 1901 nedsattes en besigtigelseskommission bestående af: kgl. kommissarius, generaldirektør Nørgaard, etatsråd Hammerich, Iselingen, landstingsmand, propr. la Cour, Trinderup, samt, valgt af Thisted amtsråd proprietær Korsgaard, Tøttrupgaard, og gårdejer Søndergaard, Hundborg.

Formanden for taksationskommissionen var den ledende landinspektør A. L. Birk, og kommissionen bestod desuden af følgende: justitsråd, godsforvalter Nannestad, Fousingø, og propr. C. A. Nordlin, Søndena, endvidere inspektør Leegård, Rosvang, propr. Søndergaard, Brænderigården ved Fjerritslev, samt havnekasserer A. Nordentoft og brygger Bredahl, Thisted.

Inspektion af banelinien

Den da udstukne banelinie inspiceredes den 3. oktober 1901 af koncessionshaverne, hvis repræsentanter var amtmand Simony, sagfører Svendsen, Elmelund, amtsrådsmedlem E. A. Brix og propr. Søndergård.

Lån til banen

Ifølge lov af 7. marts 1900, stadfæstet af kongen under 16. s. m., skulle staten deltage med $\frac{3}{4}$ af anlægskapitalen, eller 1.425.000 kr., og af denne sum søgtes på finansloven for året 1902 kr. 900.000,00.

Bitterhed i Nors

Ved en sådan sags gennemførelse vil der altid blive modstridende interesser, således også med hensyn til banelinien retning. Efter at denne definitivt var fastlagt, stredes man tappert, især i Nors-egnen, og en »skatteyder«, som egentlig ønskede linien lagt nord om Vendbjerg, skrev i februar 1902, »at skulde der endelig spares penge, var det mest fornuftigt at lægge linien direkte fra Vandet til Hillerslev, for skulde Nors »spidses« af med et billetudsalgskontor, vilde det blive af en tvivlsom beskaffenhed for kommunen, og viste det sig i tidens løb, at der skulde komme en sidelinie ad Bjerre og Hanstholm, så kunde man let finde på at stikke den ud fra Hillerslev eller Kaastrup, og følgen vilde blive, at vor kommune stadig blev ved at være den døde plet, som den har været fra »arilds tid«. De, der ønskede banen sønden om Vendbjerg, mente, at den nordligere linie vilde »formedelst dens mange svingninger, skade trafikken lige til dens grav«.

Banelinien syd om Klim

De, der stillede sig i spidsen for at føre linien nord om Klim, og fik denne planlagt og afstukket, indså i februar 1902 dens store mangler og opgav denne til fordel for den sydligere linie.

Uden virkning

Protester og forslag om andre linier end den allerede afstukne vedblev at fremkomme, hvilket bevirkede et indlæg fra propr. Eyber, Skaarup-

gaard, hvori han den 25. marts 1902 bemærker, »at anonymt avisskriveri eller bladsmøri overhovedet er uden virkning på sagens realitet for tiden«.

Besigtigelseskommissionen

Den 22. maj 1902 holdt ovennævnte kommission møde i Thisted, hvori såvel amtet og byen samt den østlige koncessionshaver J. S. Vestergaard, Klim, var stemt for at føre banen øst ud af byen og videre den kortest mulige vej til Hundstrup kirke, hvorved banen vilde blive 1 mil kortere, men kommissionens formand erklærede, at man kun havde de een gang udstukne linier at holde sig til, og at forsøg på en udsættelse vilde kommissionen ikke indlade sig på, og allerede 3 dage senere fastsloges linien nord om Vendbjerg bakke med station i Nors by.

Den 4. juni holdt kommissionen afsluttende møde i Fjerritslev, og linien var endelig og definitivt fastlagt.

Deputation til trafikministeren

Man måtte herefter mene, at protester mod den fastlagte linie måtte ophøre, men det var dog ikke tilfældet, thi den 27. juni 1902 var en deputation bestående af 2 amtsrådsmedlemmer og en del mænd fra Thisted by i audiens hos trafikminister Hage for at søge udvirket en kortere linie med indkørsel og station øst i byen, men ministeren nærede betænkelighed derved, da undersøgelsen af denne plan ville forsinke påbegyndelsen af banens bygning.

Spekulation i byggegrunde

Da det var bestemt, hvor stationerne skulde ligge, begyndte spekulationerne i byggegrunde at tage fart. Hvor Frøstrup station skulde opføres, lå gården »Tryg«, som i juni 1902 solgtes til et interessentskab for 15.500 kr. I interessentskabet var bl. a. grosserer Spangberg, Thisted.

Underbygningen m. m.

Udførelsen af underbygningen og overbygningen ved anlæget udbødes den 5. september 1902, og ved licitation den 27. s. m. antoges det laveste tilbud, indkommet fra ingeniørfirmaet Brøchner Larsen og Krogh, på 213.000 kr. Det højeste tilbud, fra Justesen, Aarhus, var på 313.150 Kr.

Den 13. oktober 1902 påbegyndtes jordarbejdet fra Fjerritslev, hvortil ca. 50 vgl. skinner var ankomne. Fra Thisted påbegyndtes jordarbejdet ved samme tid.

Andre planer

Efter at banelinien forlængst var planlagt, udstukket og arbejdet påbegyndt, spøjede planen om den østlige linie stadig. Denne linie vilde blive $\frac{1}{4}$ mil kortere og ca. 100.000 kr. billigere.

Efter denne plan skulde banen støde til den udstukne linie ved Hundstrup og føres over den kortest mulige Vej over Bromølle, Skovsted, Kjellstrup, forbi Vilhelmsborg og langs foden af bakkerne udenom svine-slagteriet til havnen, hvor stationen skulle ligge mellem slagteriet og bådehavnen. Lokomotivremise med drejeskive og kulgård skulle anbringes i nærheden af bådehavnen ud mod stranden.

Da banen mentes at skulle have en selvstændig driftsbestyrer, vilde en selvstændig station ikke kræve andre udgifter til sin drift end løn til en assistent for Driftsbestyreren, idet denne tillige vilde blive stationsforstander, samt løn til 2 eller 3 portører.

Flere deputationer

Atter afgik deputationer til København. De første dage i november 1902 afrejste hele to deputationer for at søge audiens hos trafikministeren angående henholdsvis den østlige og vestlige linie. Deputationen for den østlige linie bestod af Redaktør Aaberg, avlsbruger Agerholm og konsul Helstrup.

For den vestlige: Konsul N. C. Andersen, grosserer Laursen, entreprenør M. Christensen, sognerådsformand L. Vestergaard, Nors, og gård-ejer Frøkjær, Vandet. I hvert fald for tilhængerne af den østlige linie var rejsen forgæves.

Jordarbejdet nået til V. Thorup

I sidste halvdel af november 1902 var brobygningen over de forskellige vandløb påbegyndt. Dette arbejde udførtes af stenhugger Gustafsen, Horsens, og stenene købtes billigt hos egnens folk. Samtidig var jordarbejdet nået til V. Thorup, og kort tid efter beskæftigedes ca. 100 mand ved dæmningsarbejdet over Lund fjord. 10. december 1902 indstilledes arbejdet på grund af indtrædende frost. Over Lund fjord var isen ved at blive for svær. Daglønnen var 2 kr. 50 øre.

Det første arbejdslokomotiv

Den 22. januar 1903 ankom et arbejdslokomotiv og blev på en blok-vogn ført til V. Thorup. Vognen var forspændt 8 heste, og, meddeltes det: »snart vil dets fløjten give beboerne i den forhen så stille egn en forsmag på, hvad der venter dem, nu er freden forbi!«

Politibetjente

I anledning af baneanlægget ansattes to politibetjente, i marts 1903 ansattes reservepolitibetjent Peter Nielsen af Holbæk i Fjerritslev, og i juli 1903 beskikkedes sergent P. M. Lindhardtsen, Nyborg, til at føre tilsyn med strækningen: Thisted—Østerild.

Erstatning til Thisted havn

I anledning af den eventuelle stations placering på havnen havde havneudvalget ladet ingeniør Paulli undersøge, hvor stor en erstatning havnen måtte fordre, såfremt banegården anlagdes der, og efter dennes beregning vilde erstatningen andrage en sum af 350.000 kr. Beregningen forelå sidst i marts 1903.

»Sjældne som fluer ved juletid«

30 tilhørere havde indfundet sig ved byrådets møde d. 21. april 1903 for at overvære behandlingen angående den østlige eller vestlige indføring af banen, men tilhørerne, »som var sjældne som fluer ved juletid«, gik skuffede bort, da byrådet efter en kort diskussion tog sagen til efterretning.

Officiel bekræftelse

Under 13. maj 1903 modtog udvalget for den østlige linie bekræftelse i form af en ministeriel skrivelse på, at banen skulle føres vest ind i byen.

Utilfredshed med navnet »Frøstrup«

En indsender bemærkede i juni 1903: Hvorfor skal stationen hedde Frøstrup, når den vil komme til at ligge på Tømmerby bys jorder, matr. nr. 6a; når denne station engang er færdig, og der på brættet med stationens navn står Frøstrup, så pådattes man en af de værste berlinere, man nogen sinde har hørt mellem Bulbjerg og Fæggesund.

Ekspropriering

Den 19. juni 1903 begyndte eksproprieringen med Thisted som udgangspunkt. 30 lodsejere — omkring halvdelen — erklærede sig utilfredse med den tilbudte erstatning, som derefter ville blive gjort til genstand for en overtaksation.

I juli 1903 var nedlægningen af jernbaneskiner i fuld gang på strækningen Fjerritslev—V. Thorup, og til transporten kunne nu benyttes lokomotiv.

»Al banden og sværgeren frabedes«

To arbejdere under anlæget havde ved Vesløs indrettet sig på feltfod og bygget en »tomandsbolig« med en overskrift over indgangen, hvorpå stod »Al banden og sværgeren frabedes«!

18 potter brændevin

Den 27. juli 1903 anholdtes 5 arbejdere, hvoraf de 4 boede i Hundstrup; de havde fra søndag til torsdag konsumeret 18 potter brændevin og mindst 36 halve bajere. Da de skulle transporteres til arresten i Thisted, måtte sognefogden love dem brændevin med på vognen.

Ingeniørregimentet nedlagde skinner

I slutningen af juli 1903 sendtes en afdeling af ingeniørregimentet til Thisted for som led i øvelserne at nedlægge skinner.

»Ikke gået tilsøs med banen«

Dæmningsanlægget over Vesløs vejle sank lørdag den 19. september 1903 i betydeligt omfang, og man forstod nu, at de gamle rygter om vanskeligheder på vejlerne havde haft noget på sig, og det bemærkedes, »at man måske ikke skulle have gået til søs med banen«.

Vognmateriel

I oktober 1903 indkom 8 tilbud på vognmateriel, det laveste var fra fabriken »Vulkan« i Maribo og lød på 83.376 kr. Overslagssummen var ca. 120.000 kr. For denne sum skulle leveres 6 personvogne, 2 post- og personvogne, 2 pakvogne, 8 lukkede og 12 åbne godsvogne.

Bygningsarbejder

21. november 1903 indkom 14 tilbud på bygningsarbejder, hvoraf det højeste var på 146.073 kr. Arbejdet overdroges tømrermestrene Th. Petersen og S. N. Møller, Aarhus, for 110.200 kr.

Vandforsyning i Fjerritslev og Thisted

Da vandet i Fjerritslev ikke egnede sig til dampmaskiner, fordi det satte kedelsten; og da der en halv fjerdingvej øst for Fjerritslev løb en å, anlagdes en ledning derfra til remisen. Åen ville kunne tilføre disse ca. 50 tons vand i døgnet, og anlæget var i januar 1904 beregnet til at skulle

koste ca. 12.000 kr. I Thisted gravedes en ny brønd ved siden af vandtårnet på stationspladsen.

Banens tilslutning i Thisted

De på grund af denne tilslutning nødvendige udvidelser gik i hovedtrækkene ud på følgende: Hovedbygningen bibeholdtes med en mindre tilbygning. Varehuset udvidedes, og der anlagdes 2 nye mellemperroner. Læssespor og læsseveje, der lå på stationens søndre side, henlagdes til den nordre side, hvortil der var lettest adgang fra byen.

Hvornår bliver banen færdig?

Efter årstiden var vejret gunstigt for baneanlægget, og der arbejdedes uafbrudt i Vinteren 1904 med ret betydelige arbejdsstyrker, selv om det voldte vanskeligheder at få tilstrækkeligt mandskab. Folk var ikke lystne efter det ofte ubehagelige arbejde langt fra hjemmet og i en tyndt befolket egn, hvor det kunne knibe med at få kost og logi. For egnens arbejdere, som udgjorde en væsentlig del af arbejdsstyrken, stillede forholdet sig anderledes, da et par kroner i dagløn på denne årstid jo var et godt bidrag for mange hjem.

Den 15. september 1904 skulle banen efter bestemmelsen afleveres, og for den vestlige dels vedkommende mentes dette nok at kunne lade sig gøre, men anderledes stillede det sig for den østlige del, hvor arbejdets påbegyndelse på grund af uenighed om banens retning forhaledes i lang tid. Skinnelægningen var man dog færdig med på strækningen Fjerritslev—Østerild, og banelinien var gruset til Frøstrup. Fra morgen til aften høres — skrives der i januar 1904 — det lille lokomotivs skingre fløjten, når det befordrer de mange vognladninger grus fra Vust rimme til dæmningen over Lund fjord, og det giver beboerne i den ellers så stille egn en forsmag på, hvad der venter dem.

Så snart vejret tillader det, vil der blive taget fat på opførelsen af stationsbygningerne, som vel ikke vil blive af imponerende størrelse, men forhåbentlig og sandsynligvis ikke så lidt kønnere end stationsbygningerne på Aalborg—Fjerritslevbanen.

Arkitekt Venck, som bl. a. byggede den originale østbanegård i København og stationerne på kystbanen, har givet tegninger til bygningerne. Af økonomiske hensyn ville der ved de små stationer blive benyttet kvinder som stationsbestyrere, hvorimod der i Nors, Østerild og Frøstrup ville blive ansat stationsmestre.

Strejke

Den 22. januar 1904 nedlagde 80 mand arbejdet i Hundstrup, Tovsig og Vesløs. 5 dage senere var arbejdet ikke genoptaget, skønt der var tilbudt de strejkende 1 øre mere i timen eller ialt 28 øre og 30 øre pr. time fra 1. marts.

Driftsbestyrer

Der var indgivet 19 ansøgninger om stillingen, og under 26. januar 1904 approberede kgl. kommissarius, at ingeniør, cand. polyt. P. H. Tarp af København ansattes som driftsbestyrer.

Lokomotiver

Af DSB købtes 4 af de såkaldte P-maskiner for 8000 kr. pr. stk. Maskinerne, der var fra 1882—83, blev overflødige, da der til Thybanen anskaffedes større maskiner.

Remise i Thisted

Ved licitationen over en remisebygning i februar 1904 indkom det højeste tilbud på 25.433 kr. fra murerm. Andr. Jensen og tømrerm. Eske Kristensen, medens det laveste på 21.444 kr. var fra murerm. Vederkop, Struer.

Tømmerleverancen

Leverancen af tømmeret til stationsbygningerne overdroges i februar 1904 til Hanherredernes tømmerhandel i Fjerritslev.

Telefonopstillingen

Telegrafbestyrer Fryd, Thisted, overdroges den tekniske ledelse af telefonopstillingen.

Bygningskonduktør

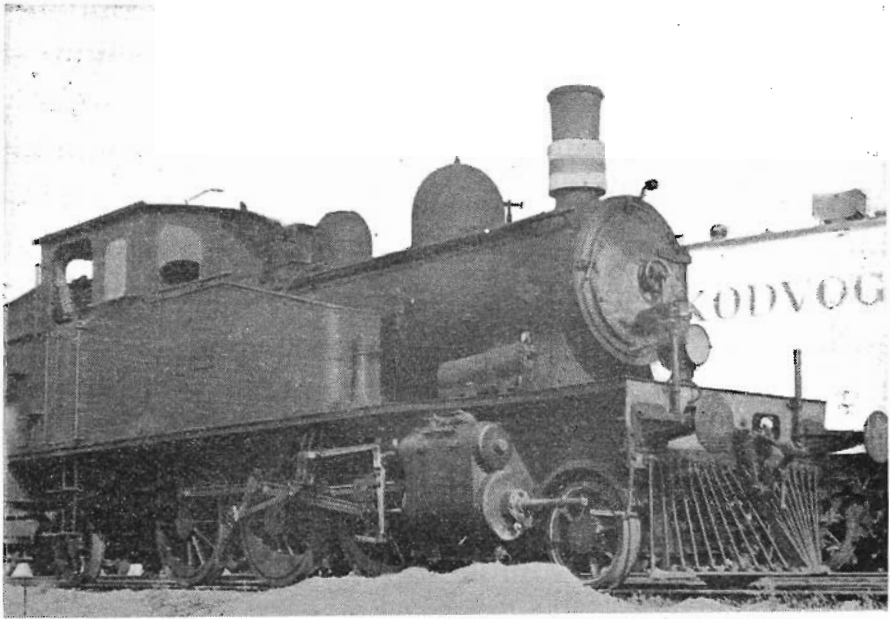
Arkitekt Svend Thruue, Aarhus, antoges som bygningskonduktør.

Snediger

3 snediger på strækningen Thisted—Østerild anlagdes af Brøchner Larsen og Krogh.

Anvendt 1.035.919 kr. 87 øre

I april 1904 meddeltes, at der med udgangen af finansåret 1903—04 ialt var anvendt ovenstående sum af den anslåede anlægskapital, som udgjorde 1.900.000 Kr.



Et af Thisted-Fjerritslev jernbanes damplokomotiver

Grund til administrationsbygning

Af grosserer Laursen købtes i maj 1904 1300 al² grund for 5 kr. pr. al².

Remise i Fjerritslev. Varehusperroner

Tømrmester Th. Pedersen, Aarhus, som havde opførelsen af stationsbygningerne i entreprise, opførte remisen i Fjerritslev for en sum af 8400 kr. 9 varehusperroner leverede Saabye og Lerche for ialt 2268 kr.

Den hurtigst anlagte jernbane

Thisted—Fjerritslev jernbane er den bane, der er bygget forholdsvis hurtigst, idet de 7 mil fuldførtes i tiden fra 24. juni 1903 til 7. november 1904, da banen afleveredes.

30 stillinger - 321 ansøgninger

I august 1904 indkom 321 ansøgninger til de 30 stillinger, som var opslået ledige. Stærkest efterspurgte var de lavere poster som portører og banearbejdere, og det var hovedsageligt folk fra egnen, der var ansøgere, medens de højere stillinger, navnlig lokomotivførere, togførere og konduktører søgtes af folk fra andre privatbaner.

Den 19. august 1904 afleveredes strækningen Fjerritslev—Østerild.

Materiellet

Om de i september 1904 ankomne personvogne nævntes, at de var nydeligt udførte og stod betydeligt over det materiel, statsbanerne anvendte på Thybanen, og var 1 alen bredere i bunden end DSB-vogne.

Endvidere ankom 4 lukkede godsvogne, som var så »fine«, at de, såfremt det kneb med materiel, kunne benyttes til persontrafik.

I oktober måned var ankommet 22 godsvogne, og de fire lokomotiver, som havde måttet afgive den rød-hvide krans om skorstenen, som kendetegnede statsbanernes materiel, var samtidig ankommet og færdige til prøvekørsel, som fandt sted 12. november 1904, efter at selve banelinien var afleveret d. 7. november.

I forvejen var banen dog inspiceret, hvilket skete d. 12. okt. 1904 kl. 3 eftermiddag. Toget bestod af lokomotiv og en af de nye personvogne.



Banens åbning 1904

Banens åbning

Den 17. november 1904, dagen før den officielle indvielse, skildres et togs afgang fra Thisted til Fjerritslev således: »Så lyder afgangssignalet.

Toget sætter sig i bevægelse, og uden støden og rysten rulle vi ud i landskabet. Hvor banen skærer Sjørring landevej see vi den første bygning, som tilhører banen — det eneste vogterhus, den har måttet bygge — i villastil ligger det og liver op. Ledvogteren vinker. Hestene for et køretøj, som venter på fri passage, steile, og børnene, der skulle se det pustende uhyre fare forbi, juble i vilden sky. Så holder toget ved den første station — Vandet. Stationsbygningerne er alle i villastil, ens, omend naturligvis af forskellig størrelse. Nå, igen videre, station efter station, overalt glade mennesker og godt humør. Ved Tanggaard trinbræt holde vi i $\frac{3}{4}$ minut, en enkelt passager kravler indenbords og så et pift — videre. Er det stationen, spørger een, da vi rulle forbi. Man ser halvtaget med bænkene, og pælen med vingen rager op i ensom majestæt — eller intet i nærheden. Men se derud om nogle år — kan hælde, man da opdager huse og butikker. Jernbanen bringer liv til en egn«.

Ildebrande

14 dage før banens åbning nedbrændte et hus i Nors. Ilden opstod fra et grustog, da huset lå i en afstand af kun 20 meter fra banelinien. Ved samme årsag brændte et hus i Østerild.

Indvielsen

En talrig menneskemængde samledes kl. 9 $\frac{1}{2}$ om formiddagen den 18. november på Thisted station. Thisted bryghus havde plantet en række flag langs banelinien i hele bryggeriets længde, stationen var pyntet med flag og guirlander. I Fjerritslev var frokostbordene dækkede på gæstgivergården, hvor amtmand Simony bød velkommen.

Efter frokosten gik man til banegården med musik i spidsen, og Fjerritslev håndværkerforenings formand talte fra en af togets platforme, hvorefter kgl. kommissarius Nørregaard erklærede banen for åbnet. Amtmand Simony takkede for de gode ønsker. På hjemturen myldrede det overalt med festklædte mennesker, og på Frøstrup station udbragte pastor Hansen, Kærup, et leve for baneudvalget. Andersen-Rostrups orkester var mødt op ved ankomsten til Thisted, hvor perronen og pladsen udenfor var fyldt til trængsel.

Med åbningstoget var lidt over 100 deltagere, hvoriblandt var kgl. kommissarius Nørregaard, direktør Rimestad, banebestyrer Holten, direktionen for Aalborg—Fjerritslevbanen, borgmester Bornemann, ingeniør Winkel, propr. Lassen, Hørbylund, propr. Hasselbalch, amtmand, baron Wedel Wedelsborg, Hjørring, folketingsmændene etatsråd N. Andersen og Nørhave, landstingsmand J. Jensen Andersen, amtsrådets og byrådets medlemmer, repræsentanter for de interesserede sogneråd, handelsforeningen, håndværkerforeningen og pressen.

Middagen

Ved middagen på hotel »Aalborg« samme eftermiddag præciderede amtmand Simony, og under festligheden afsendtes telegrammer til Hs. Maj. kongen, trafikminister Hage samt til ministeriet for offentlige arbejder. Gæsterne østfra befordredes hjem med særtog kl. 9 aften.

Godt begyndt

Dagen efter indvielsen medbragte formiddagstoget 75 rejsende og 3 vognladninger gods.

Den 20. november medbragte toget kl. 1,28 fra Thisted og øvrige stationer 350 passagerer.

Den første køreplan

		Onsdag og lørdag:	
Fra Thisted	.... Kl. 1,28 — 5,54	Fra Thisted	..... Kl. 7,13
I Fjerritslev	.... „ 3,45 — 8,28	i Fjerritslev	..... „ 9,30
Fra Fjerritslev	.. „ 8,43 — 6,55	Fra Fjerritslev	..... „ 12,06
I Thisted	..... „ 11,00 — 9,29	I Thisted	..... „ 2,23

(Fra 1. maj 1905 udvidedes med et tredie tog).

Lån

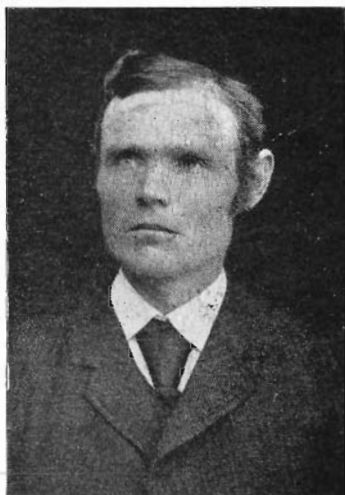
Amts- og sognekommunernes tilskud, 445.000 kr., skulle udbetales, og dette beløb låntes i Thisted bank til 4½ % rente, at tilbagebetale i løbet af 46 år med en årlig ydelse af 5 % af den oprindelige lånesum.

Uheld og dødsfald

Et så stort arbejde vil i almindelighed medføre tilskadekomster, og dette anlæg blev ikke forskånet derfor: I midten af maj 1904 brækkede arbejder Kr. Mikkelsen Høyer benet og førtes til sit hjem i Hjardemaal Klit.

Husmand Lars Degn, Kærup Holme, overkørtes af en trolje ved Vesløs og blev meget lemlæstet; arbejdsmaskinen kørte ham til læge i Tømmerby. Dette skete den 6. juni 1904. Den 22. juni faldt en arbejder Marius Madsen fra Vejle gennem en af broerne over Kløv Kær og druknede.

Under gruskørsel natten mellem den 18. og 19. august s. å. dræbtes en arbejder, Peter Jacobsen fra Thisted, ved at falde ned på sporet, hvor 3 grusvogne gik over ham.



Amtsrådsmedlem
Niels Madsen, Klim



Folketingsmand
J. P. Nørhøve, Vust



Redaktør *Aaberg*



Amtmand *Simony, Thisted*



Amtsrådsmedlem, propr. *Brix, Landlyst*

Repræsentantskabet

Banens første repræsentantskab bestod af:

Amtsrådsmedlem Niels Madsen, Klim.
 Gårdejer J. Knudsen, V. Thorup Nørgaard.
 „ S. K. Nielsen, Vust Holme.
 „ J. Lynge, Vesløs.
 Proprietær S. Bojer, Søgaard, Nors.
 Toldinspektør Hinriksen, Thisted.
 Sognefoged J. Jensen, Klim.
 Folketingsmand J. P. Nørhave, Vust.
 Gårdejer A. Poulsen, Frøstrup.
 „ L. Dahlgaard, Østerild.
 Landstingsmand Andersen-Nygaard, Hvidbjerg.
 Redaktør Aaberg, Thisted, Formand.
 Konsul Johnsen, Thisted.
 Amtmand Simony, Thisted.
 Amtsrådsmedlem, proprietær Brix, Landlyst, næstformand.
 Proprietær Kronborg, V. Kjeldgaard.
 Gårdejer Lars Vestergaard, Nors.
 „ Laur. Christensen, Lund.

Redaktør Aaberg efterfulgtes i 1922 som formand af plantør Jacobsen, Østerild, og denne i 1928 af plantør J. Nielsen, Tved. I 1943 tiltrådte skatterådsformand Chr. Iversen, Thisted.

Banens nuværende repræsentantskab består af:

Gårdejer Chr. Westergaard, r. af Dbg., Kjærgårdsholm (næstformand for repræsentantskabet).
 Fhv. landstingsmand A. Hvid, Thisted.
 Sognerådsmedlem, slagteriarbejder K. A. Knudsen, Fjerritslev.
 Amtsrådsmedlem, Baneformand W. Møller, Hundstrup.



Gdr. Chr. Vestergaard, Kjærgårdsholm



fhv. borgmester Chr. Iversen

Sognerådsformand C. Kaspersen, Tømmerby.
 Fhv. borgmester Chr. Iversen, Thisted (formand for repræsentantskabet).
 Fhv. byrådsmedlem, redaktør C. Brunsgaard, Thisted.
 Brugsforeningsbestyrer C. Enggaard, Hillerslev.
 Murer O. Møller, Klim.
 Grosserer J. Frostholt, Thisted.
 Fhv. sognerådsformand Chr. Oddershede, Østerild.
 Borgmester, direktør A. Mikkelsen, Thisted.
 Fhv. amtsrådsmedlem, propr. C. Westergaard, r. af Dbg., Tilsted.
 Husejer K. M. Kortsen, Vesløs.
 Amtsrådsmedlem, sognerådsformand Kr. Skaarup, Skinnerup.
 Amtsrådsmedlem, gårdejer J. Mølbæk, r. af Dbg., Klim.
 Sognerådsformand, gårdejer J. Chr. Sunesen, Hillerslev.

Banens bestyrelse

Banens første direktion bestod af:

Amtmand Simony, formand.
 Folketingsmand I. P. Nørhave, Vust.
 Amtsrådsmedlem, gårdejer Niels Madsen, Klim.

Amtmand Simony efterfulgtes i 1909 som formand af amtmand Bache og denne i 1918 af amtmand Lehmann. Fra 1926 var amtmand Haugen-Johansen og fra 1934 amtmand Helper bestyrelsens formand. Amtmand Helper efterfulgtes i 1938 af bestyrelsens nuværende formand, amtmand H. Egedorf.

Banens nuværende bestyrelse består af:

Amtmand H. Egedorf, k. af Dbg., Dbmd., formand.
 Fhv. sognerådsformand Chr. Gasberg, Dbm., Nors, næstformand.
 Amtsrådsmedlem, gårdejer Karl Sørensen, Vesløs.



Amtmand Egedorf



fhv. sognerådsformand Chr. Gasberg, Nors



Amtsrådsmedlem, gårdejer *Karl Sørensen*, Vesløs

Driftsbestyrere

Som nævnt ansattes ingeniør P. H. Tarp under 26. januar 1904. Han afløstes 1. januar 1911 af ingeniør J. Wilster, som fra 1. januar 1931 efterfulgtes af fuldmægtig E. C. C. Erichsen, død 15. december 1952. Fuldmægtig V. Knudsen ansattes som driftsdirektør fra 1. juli 1953.



Driftsbestyrer *P. H. Tarp*



Driftsdirektør *V. Knudsen*

Driftsresultater

Driftsperioden 1904—06 (16½ måned) gav en indtægt på 140.940 kr. og en udgift på 94.455 kr. For 1906—07 var beløbene 116.569 kr. og 84.697 kr.

Det nye personale antaget

Den 31. august 1904 antoges til assistent Chr. S. Asmussen, Præstø—Næstved jernbane, til togfører T. P. Rude, konduktør ved Varde—Nr. Nebel jernbane. Som Konduktør: Chr. Christiansen, banearbejder ved Snedsted station, som portør: A. H. Andersen, stationskarl ved Vejle—Give jernbane.

Som 2. lokomotivførere: Carl Jacobsen, lokomotivfyrbøder ved Odderbanen, som 1. fyrmand (fyrbøder): Chr. M. Stausgaard, fyrbøder ved Fjerritslev—Frederikshavn banen, som 2. fyrmand: Fr. N. Hansen, maskinarbejder i Ribe, som banevogterformand: P. Ryge, arbejdsformand i Hillerslev, som banevogtere: Ole Hansen, arbejdsformand i Østerild, Anders Christensen, arbejdsmand i Thisted, Carl Skaarup, arbejdsmand i Nors, og Hans C. V. Steffensen, arbejdsmand i Thisted.

I september 1904 ansattes togfører Laursen, Kallehave, som stationsforstander i Østerild og løjtnant Gjerulff, Brædstrup, som stationsforstander i Nors.

Som 1. lokomotivførere: Lokomotivfører P. Thuesen af Vejle, som portør: Arbejdsmand N. K. Gregersen, Thisted, som pudser: Reservepudser Jens Kjær, Thisted, som banevogtere: Banearbejder Vald. Hansen, Fjerritslev, Jens Gade Madsen, Thisted, Jacob Petersen, Bonderup, og Jens Fr. Petersen, Hillerslev.

Det svundne halvsekel

Op- og nedgangstider

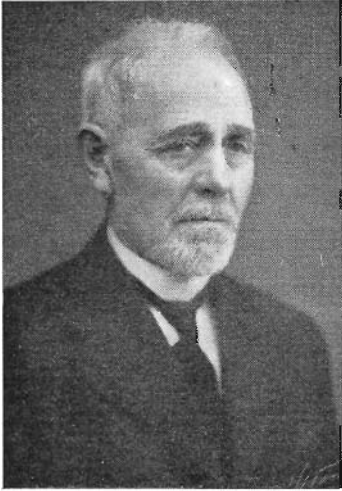
Fra 1904 til 1920 gav banens drift overskud, det mindste i driftsåret 1908—09, 25.123,61 kr., det højeste i 1918—19, 81.748,87 kr.

Det første år, driften gav underskud, var 1920—21 med 47.669,94 kr, medens årene 1922—25 atter bragte overskud, årene 1927—29 gav også et mindre overskud, medens årene 1930—41 gav underskud, det største var på 71.860,54 kr. i 1935—36.

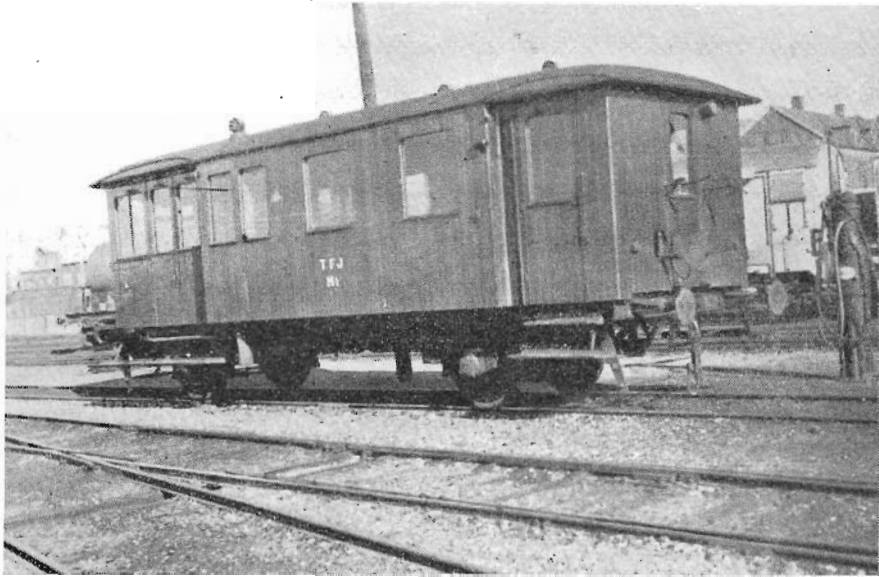
I besættelsesårene 1940—45 gav driften atter overskud, det største på 236.932,86 kr. i driftsåret 1942—43.

Siden 1945—46 har driften givet underskud, hvilket må tilskrives den skarpe konkurrence fra last- og rutebiler samt det tiltagende antal private motorkøretøjer.

Af det materiale, som foreligger, synes driftsunderskudet i regnskabsåret 1952—53 at være det hidtil højeste, nemlig 330.605,62 kr., men trods disse dårlige driftsresultater menes banen dog ikke at kunne tænkes

pens. banemester *P. Ryge*pens. banemester *J. F. Petersen*pens. lokomotivmester *Thuesen*pens. lokomotivfører *Stausgaard*pens. lokomotivfører *Fr. Hansen*

nedlagt i en overskuelig fremtid, da den stadig har stor betydning for egnen og befolkningen, som den gennem de svundne 50 år har bragt fordele og fremgang.



Thisted-Fjerritslev jernbanes første motorvogn

Noter

De officielle tal på de i tidsrummet 1904—54 befordrede personer er ca. 7.668.864, men antallet er formentlig større, da der først fra driftsåret 1931—32 medregnedes de i togene solgte billetter. Da driftsberetningen for 1926—27 og 1953—54 ikke foreligger, er personantallet beregnet skønsmæssigt for disse år.

Antal kørte kilometer

Af togkilometer (person- og særtog) er i de forløbne 50 år kørt ca. 8.479.130 km.

Reklamering på billetternes bagside

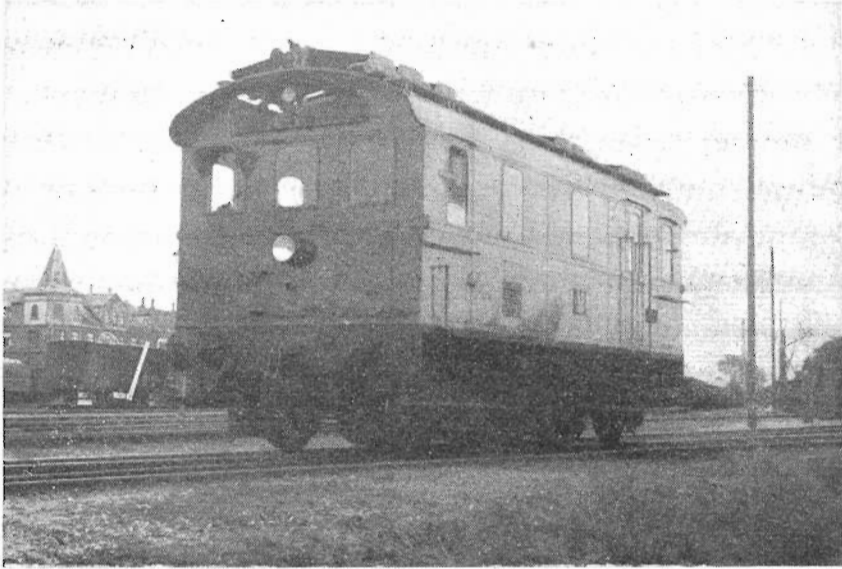
1907 fik assistent Bonde, hovedkontoret, anbefaling med hensyn til at foretage reklamering på bagsiden af banens billetter.

Opdagelse af skinnebrud

For opdagelse af skinnebrud ydedes i 1907 et gratiale af 3 kr.

Banetrogere

1908 forelå andragende om, at benævnelsen »Banetrogere« måtte bortfalde og erstattes med »Baneformand«.

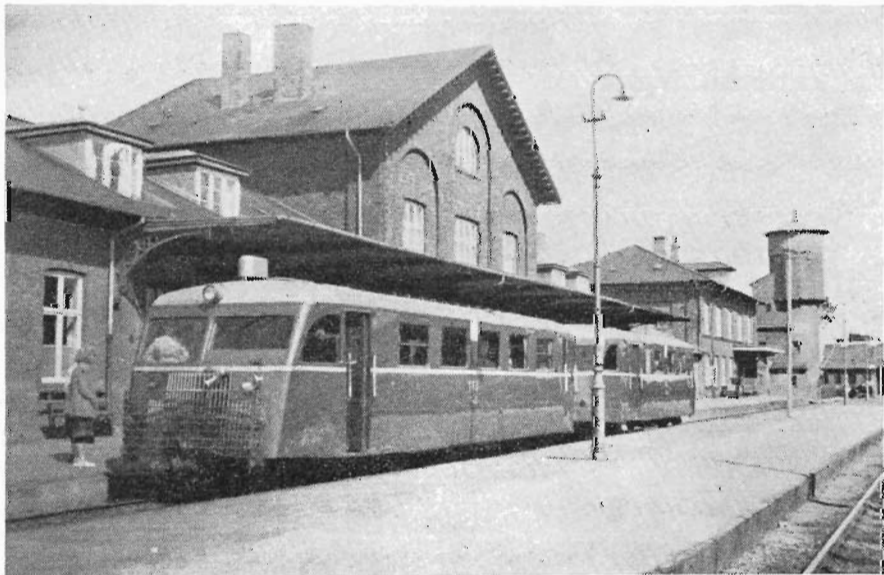


Thisted-Fjerritslev jernbanes diesellokomotiv

Direktionen fandt dog ikke anledning til at forandre titulaturen, men stillede i udsigt, at der ved en eventuel forandring af reglementerne ville blive taget hensyn dertil.

Uniformsreglement

Fra 1. september 1908 indførtes nyt uniformsreglement, idet man i stedet for sølvdistinktioner indførte guld-do.



De nye skinnebusser

Motorvognsdrift

Fra 15. maj 1928 indførtes delvis motordrift, idet 2 fra De forenede Autcmobil-fabrikker i Odense anskaffede motorvogne blev taget i brug.

Diesellokomotiv

I driftsåret 1936—37 anskaffedes et diesel-elektrisk lokomotiv.

Blinklyssignaler

Blinklyssignaler ved 11 af banens overkørsler toges i brug i 1937.

Tog beskudt af flyvere

Den 29. oktober 1944 blev tog 208b tæt vest for Østerild station beskudt af to engelske flyvemaskiner. Der anrettedes kun ringe skade på materiellet, og ingen personer rantes.

Sprængninger af banelinien

Den 21. april 1945 fandt der en sprængning sted ved Baun trinbræt. I to dage udveksledes personer og gods ved sprængningsstedet.

Skinnebusdrift

Skinnebusdrift indførtes fra 3. oktober 1948. To skinnebusser med påhængsvogn anskaffedes. Senere anskaffedes yderligere en påhængsvogn.

Ved udarbejdelsen af nærværende er benyttet:

»Danmarks jernbaner«.
Driftsberetninger 1904—1953.
Direktionens forhandlingsprotokol.
Thisted Amts Tidende
Thisted Amtsavis
1882—1905.

A. C. SVALGAARD.



pens. togfører Svalgaard

Oversigt over trafikken på banen samt over driftsindtægter og driftsudgifter i de forløbne 50 år

	Antal rejsende	Antal tons gods	Driftsindtægt	Driftsudgift
			kr.	kr.
1904—1906 (16½ md.)	161.171	13.509	140.940	94.455
1906—1907	126.293	12.593	116.569	84.697
1907—1908	133.135	15.609	125.700	95.184
1908—1909	136.527	15.690	131.784	106.661
1909—1910	144.339	18.317	144.961	114.054
1910—1911	140.349	19.806	149.459	107.719
1911—1912	143.528	20.927	158.505	112.056
1912—1913	146.300	23.861	172.694	120.141
1913—1914	154.215	25.769	180.647	127.776
1914—1915	147.892	29.485	189.089	128.978
1915—1916	163.067	32.233	216.568	142.896
1916—1917	178.077	35.052	267.411	202.373
1917—1918	128.396	30.848	268.568	232.012
1918—1919	134.384	33.450	368.320	286.571
1919—1920	142.615	42.180	492.340	418.803
1920—1921	144.640	32.472	500.456	548.126
1921—1922	149.667	29.738	494.476	443.701
1922—1923	168.893	34.570	440.506	387.494
1923—1924	168.084	39.336	435.188	395.067
1924—1925	170.720	41.668	412.736	410.620
1925—1926	159.215	39.778	402.088	402.617
1926—1927	146.595	33.888	335.078	382.391
1927—1928	141.441	35.691	365.399	349.311
1928—1929	161.170	39.951	355.088	349.967
1929—1930	148.920	41.524	323.183	385.410
1930—1931	141.548	36.621	322.820	369.734
1931—1932	143.212	33.313	257.448	329.255
1932—1933	128.147	32.043	247.068	306.476
1933—1934	141.591	38.975	254.159	295.526
1934—1935	132.717	30.724	237.416	294.737
1935—1936	143.590	25.954	224.602	300.246
1936—1937	144.510	38.439	255.349	312.156
1937—1938	146.500	33.460	263.850	317.992
1938—1939	145.340	34.220	265.711	336.638
1939—1940	146.037	35.917	281.220	342.016
1940—1941	116.566	39.335	344.055	395.405
1941—1942	122.260	74.700	528.457	496.710
1942—1943	162.880	141.855	953.576	724.682
1943—1944	236.647	148.484	1.139.388	917.741
1944—1945	225.445	136.460	1.086.299	927.550
1945—1946	184.545	55.970	745.165	795.655
1946—1947	191.280	68.482	768.688	792.830
1947—1948	196.404	78.761	733.579	833.594
1948—1949	170.476	55.629	641.297	845.415
1949—1950	182.570	55.218	709.375	856.995
1950—1951	190.193	52.584	722.824	933.733
1951—1952	175.100	62.791	801.613	1.041.402
1952—1953	184.726	46.103	758.157	1.093.081
1953—1954	191.829	29.068	714.589	980.565



THISTED AMTS TIDENDES BOGTRYKKERI

1954

