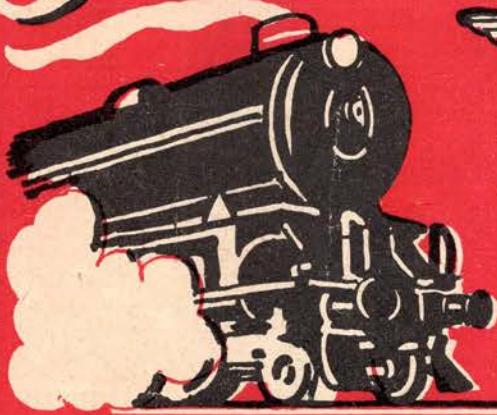


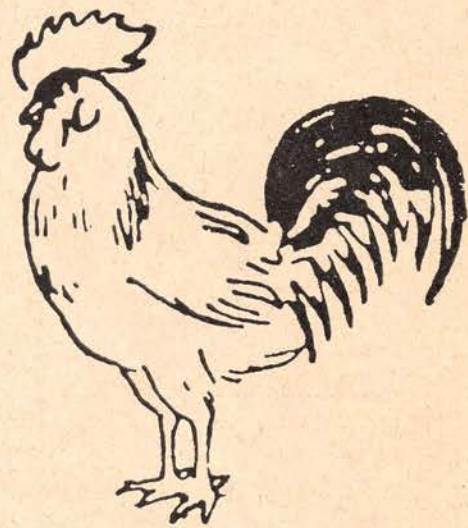
Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



Fjerritslev Kommune

Thisted-Fjerritslev Jernbanes 50-års jubilæum

A/S **KULKOMPAGNIET**

THISTED



TELEFON 35 og 25

**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**



FJERRITSLEV

Afdelinger i:

BROVST



HALVRIMMEN



FRØSTRUP

OG

VESLØS



SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Amtets ældste og største Sparekasse

STOREGADE 11

THISTED

Thisted off. Markedshal $\frac{1}{2}$

— Thisted —

H. P. ØSTERBYE & SØN

Malermestre

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Thisted Asylgade 2 Telefon 199

H. HUNDAHL PEDERSEN

Smedie og Mekanisk Værksted

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Thisted Kongensgade 5 Telefon 366

J. K. ANDERSEN

Murermester

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Thisted Møllevej 31 Telefon 441

N. SKAARUP

Blikkenslagermester

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Thisted Østergade 11 Telefon 441

BERTEL BJERRE CHRISTENSEN

Aut. Installatør

Thisted Nytorv 3 Telefon 248

THY ELEKTRO

v. Ingeniør A. Bjerre Christensen

Thisted Farverstræde 6 Telefon 1097

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Brugsforening **HILLERSLEV**

Bestyrer: CHR. ENNGAARD



Hillerslev St.

Telefon 4

**Bygholm
og Vesløs Vejler**

Vesløs



Telefon 44

JERN OG STAAL

HANS BREDAHL

Thisted

Telefon 637

SÆRTRYK AF

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:
STATIONSMESTER H. E. RYBRO
Bernhard Bangsalle 39
København F

CENTRUM
BOGTRYK



THISTED-FJERRITSLEV JERNBANE

1904 — 18. NOVEMBER — 1954

Tiden før banen kom



Diligencen Fjerritslev-Thisted med post-Søren på bukken

Gennem århundreder var Nordjylland egnen Norden for lov og ret. Alfavejen snoede sig gennem øde egne og knyttede de spredte byer og bebyggelser sammen med et spinkelt bånd. En så afsides provins som Nordjylland måtte for færdselsvejenes vedkommende blive et stedbarn, og ustandselig klagedes der da også over vejenes slette tilstand. De hjalp lidt, da vejen op gennem Hanherred omkring 1850 blev chausseret, men helt fin har den næppe været, for saa sent som 1890 kunne man i Aalborg

Stiftstidende læse et indlæg, i hvilket en indsender klagede over vejens slette tilstand, men han trøstede sig dog med, at det nu var lidt bedre, efter at man havde fået lagt lyng i de værste huller. Vejene op gennem Østvendsyssel var ikke stort bedre. I 1860 druknede en rytter på hovedvejen ved Præstbro, hvor oversvømmelser havde revet en landevejsbro bort.

Sådan var samfærdselsmidlerne i Nordjylland omkring 1847 — nu for over 100 år siden — da den første stump jernbane i Danmark blev

indviet mellem København og Roskilde. Intet under, at hele landet efterhånden blev grebet af jernbanefeber. I første række toges naturligvis hensyn til forbindelsen mellem de større byer og landsdelene, medens de mest forsømte og øde egne endnu i 50 år skulle få lov til at ligge hen i deres jomfruelige uberørthed.

En af disse forsømte egne var den smalle landtunge mellem Limfjord og Vesterhav fra egnen vest for Nørresundby og op til Hanherred. Alle heroppe, som havde

ærinde i Aalborg eller Nørresundby, måtte enten benytte egne befordringer, apostlenes heste eller postdiligencen. Endnu erindrer mange ældre nordjyder den gamle, gule diligence, der kørte fra Aalborg til Ø. Svenstrup, hvorfra en anden diligence eller dagvogn, som man kaldte den, førte post og passagerer videre over Fjerritslev til Thisted. Højt på bukken sad Post-Søren, der var vidt kendt under navnet Den-seneme-Søren, som kørte for proprietær Vestergaard på »Vestergaard« ved Fjerritslev, som dengang kun bestod af en kro, der var flyttet ind til korsvejen fra Kollerup. Søren var en snarrådig kusk. Engang kørte han fast i sneen med

postslæden, som om vinteren erstattede dagvognen. Søren klarede vanskeligheden ved at trække hestene ind gennem stuerne i et hus ved vejen, medens slæden blev trukket op over driverne. Efter banens åbning i 1897 fortsatte han endnu et stykke tid som dagvognskusk til Thisted, og da Thistedbanen kom, blev han kusk for distriktslægen i Fjerritslev. Da denne senere gik over til at benytte bil, blev han chauffør. Nogen god chauffør nåede han næppe at blive, for medens han aldrig glemte havren til hestene, kunde det nok hænde, at han glemte benzin til doktorbilen. Søren, samt en postekspedition og nogle få gårde.

uden modsigelse kan sige var det eneste rigtige.

Anlægget af Thisted—Fjerritslevbanen optoges i den store jernbanelov af 8. maj 1894, idet der i loven bestemtes, at statstilskuddet skulle andrage halvdelen af anlægsudgifterne. Imidlertid viste der sig vanskeligheder ved fremskaffelsen af den nødvendige kapital, og anlægget af banen kunne derfor ikke komme i gang. — Da fristen for arbejdets iværksættelse efter nogle års forløb var ved at udløbe, indsendtes i 1899 andragende om ændring af de i loven af 1894 indeholdte bestemmelser, således at statstilskuddet fastsattes til $\frac{3}{4}$ af anlægsudgifterne mod hidtil halvdelen. Ved lov af 16. marts 1900 ændredes loven af 1894 således, at statstilskuddet forhøjedes til de ønskede $\frac{3}{4}$, og herefter kunne arbejdet med anlægget af banen påbegyndes.

Planlægningen af banen . . .

Allerede så tidligt som i begyndelsen af halvfjerdserne i forrige århundrede fremsatte oberstløjtnant Dalgas en plan om anlæg af en jernbane fra Thisted til Fjerritslev, uden at der dog foretoges noget for at realisere tanken. Dels var tidspunktet ikke inde for virkeliggørelsen af et så omfattende projekt, som anlægget af en jernbane dengang var, og dels savnede Thisted såvel som Fjerritslev forbindelse med det dengang eksisterende banenet.

Efter at statsbanestrækningen fra Struer via Oddesundoverfarten til Thisted i 1882 var blevet åbnet for drift, begyndte man at arbejde på planerne for anlægget af en jernbane fra Thisted til Nørre Sundby. Desværre var interessen for den nye banes vestlige del ikke slet så stor som for den østligste, hvorfor de iværksatte bestræbelser snart indskrænkedes til kun at omfatte anlægget af en jernbane fra Nørre Sundby til Fjerritslev.

Det varede dog ikke længe, inden der nedsattes en komité med sted, som formand, til fremme af

daværende konsul Johnsen, Thistanlægget af en jernbane fra Thisted til Fjerritslev. Fra alle sider mødte projektet velvillighed og enighed indtil man begyndte at diskutere den nye banes indføring til Thisted. På dette punkt var det ikke muligt at forene de divergerende opfattelser, som samlede sig dels om en østlig indføring af banen til en lokalstation på havnen og dels om en vestlig indføring, hvorved banen skulle indføres til den eksisterende statsbanestation, som i samme anledning tænktes udvidet.

Der fremførtes flere argumenter for og imod de to alternative muligheder; for den østlige indføring talte således, at banen ved denne indføring ville blive betydeligt kortere end ved den vestlige. Samtidig ville imidlertid udgifterne ved driften af lokalstationen langt overstige de ved den kortere driftslængde indvundne besparelser, og det var især på dette punkt, at tilhængere af den vestlige indføring satte ind. En tid lang stod striden mellem de to parter, hvorefter udgangen på det hele blev, at den vestlige indføring blev den foretrukne, hvilket man vist

Som følge af striden om banens indføring til Thisted, som på dette tidspunkt endnu ikke havde fundet sin afgørelse, opdeltes jordarbejdet i to parceller, Fjerritslev—Tovsig og Tovsig—Thisted, og arbejdet i den førstnævnte påbegyndtes i 1902. Først i begyndelsen af 1903 fandt spørgsmålet om banens indføring til Thisted sin afgørelse og jordarbejdet i dette afsnit kunne påbegyndes. Hele jordarbejdet med banen var overdraget entreprenørfirmaet Brøchner-Larsen & Krogh, medens stationsbygningerne m. v. opførtes af tømremestrene Petersen og Jensen fra Århus. For bevillingshaverne førtes tilsynet med banens anlæg af ingeniørerne Jacobsen og Christiansen, medens det tekniske tilsyn førtes af afdelingsingeniør Andersen. Arbejdet med anlægget af banen udsattes iøvrigt ikke for vanskeligheder af særlig art, men alligevel var banen ikke færdig til det beregnede tidspunkt, september 1904, og kunne først afleveres i slutningen af oktober, hvorefter prøvekørslerne kunne afholdes.

Banens indvielse . . .

Den festlige indvielse af banen fandt sted den 18. november 1904 i overværelse af bl. a. kongelig kommissarius, gehejmeestatsråd Nørregaard. Et smukt pyntet indvielsestog afgik fra Thisted kl. 9,30 og modtoges overalt af mange mennesker, som med glæde hilste det nye befordringsmiddel velkommen. Efter ankomsten til Fjerritslev var der frokost på Fjerritslev gæstgivergård, og efter at denne var overstået, rejste det indbudte selskab tilbage til Thisted. Forinden afgang fra Fjerritslev holdtes nogle taler på stationen, bl. a. af gehejme-

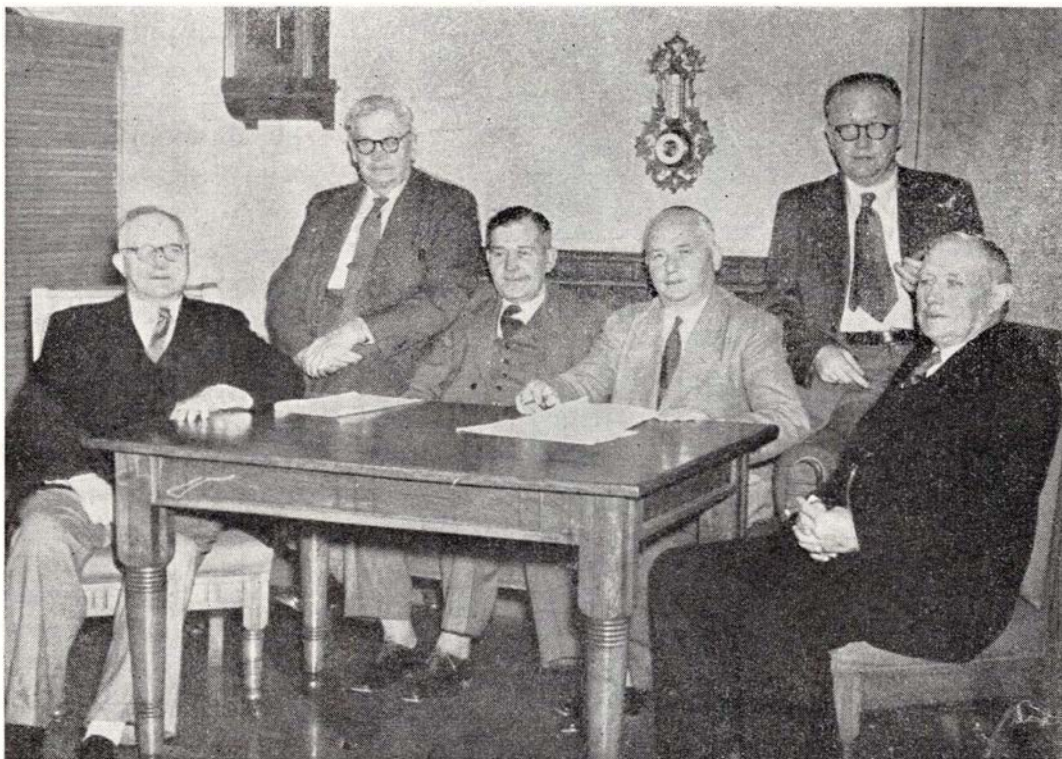
etatsråd Nørregaard, der udtalte, at man ikke måtte vente, at den nye bane ville give overskud, da den måtte betragtes som kulturbærer. Efter endnu nogle taler afgik toget atter mod Thisted.

Gæsterne samledes derefter til en middag i Thisted, og den 19. november begyndte banen sin daglige dont. Det første ordinære tog medbragte 75 passagerer og 3 vognladninger gods.

Thisted—Fjerritslevbanen anlagdes som en let normalsporet bane med en overbygning bestående af 17,5 kg skinner, den samme meget

lette overbygning som Struer—Thistedbanen var anlagt med. Af driftsmateriel anskaffedes 4 stk. brugte statsbaneloko (gl. litra P), som dog først var blevet repareret og forsynet med nye kedler. Fra vognfabriken »Vulcan« i Maribo anskaffedes iøvrigt 8 personvogne, 4 bagagevogne og 20 godsvogne.

Efter den festlige indvielse påbegyndtes den daglige drift med 2 tog daglig i hver retning, men denne køreplan udvidedes dog allerede fra den 1. maj 1905 til at omfatte 3 togpar daglig.



Banens bestyrelse ved 50-års jubilæet

fra venstre: fhv. borgmester Chr. Iversen, Thisted, gårdejer Chr. Vestergaard, Nors, sognerådsformand Carl Sørensen, Veslås, amtmand H. Egedorf, Thisted, driftsdirektør V. Knudsen, Thisted, fhv. sognerådsformand Chr. Gasberg, Nors.

Banen skabte nyt liv omkring stationsbyerne . .

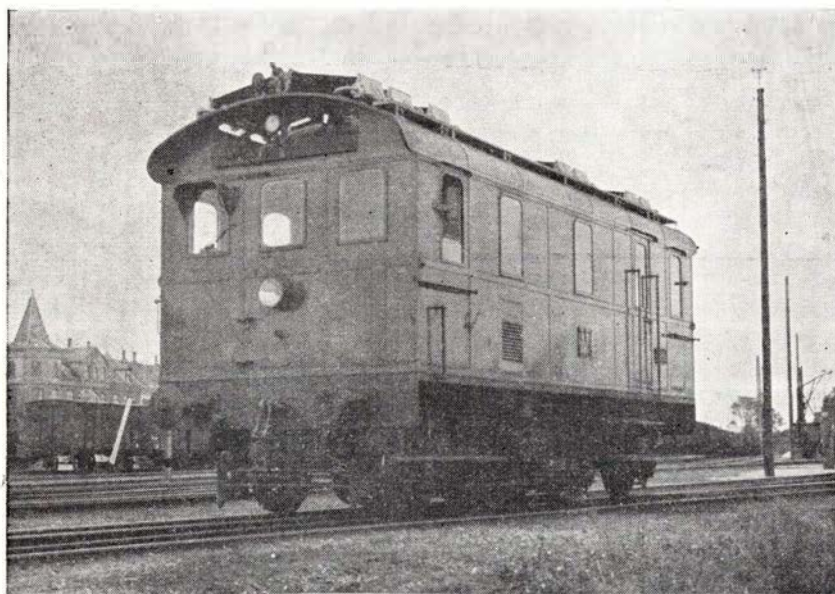
Der var glæde over hele landsdelen over den nyåbnede bane, og det viste sig da også hurtigt, at banen skulle blive til stor gavn for den ellers så afsides og tyndt befolkede egn. Der opstod snart en livlig bebyggelse omkring stationerne, og de fleste af stationsbyerne har siden været i stadig vækst. Det vigtigste, banens drift, over-

steg i de første år langt de stillede forventninger, og det blev ret hurtigt nødvendigt at forøge det rullende materiel.

Banen kostede 2 mill. kr. at anlægge, det var billigt dengang, men det hævnedes sig siden, idet der hurtigt måtte udbedringer til flere steder. Derved blev banen finansielt spændt ret hårdt, og de kom-

mende år blev ikke alle lystelige for banens ledelse!

Man havde i vid udstrækning sparet på udgifterne, det sås af de svage loko og af det lette spor. Det varede derfor ikke mange år efter banens åbning, før der måtte foretages udvidelser og forstærkninger af de forskellige anlæg. De svage loko, om hvilke der sagdes, at de ikke gerne kørte med mere end 10 vogne, var allerede udrangerede inden banens 25 års jubilæum og erstattet med 4 stk. 3-koblede maskiner, som leveredes af det tyske firma Henschel & Sohn i Cassel i henholdsvis 1916 22 stk.), 1919 og 1925. Men ikke alene med hensyn til det rullende materiel viste det sig, at man havde handlet forkert ved anlæget af banen; det meget svage spor måtte således allerede i årene 1932/34 udveksles med sværere skinner, dels brugte og dels nye, men uheldigvis alt sammen af ret varierende vægt, hvad i tidens løb har givet anledning til forøgede vedligeholdelsesarbejder.



Øverst: Banens 275/300 hk dielselektriske loko fra 1936

nederst: værkfører A. J. Skaarup, Thisted

Banen i tal . . .

I 1906—1907, — banens første driftsår, befordredes 126,300 rejsende, i 1943—44 var tallet 236,700. I 1906—07 befordredes 13,000 tons gods, i 1943—44 over 148,000 tons. 1911 blev der kørt 122,000 togkilometer, i 1939 308,660 og i 1943—44 blev der kørt 200,000 togkilometer. I krigsåret 1917—18, da der som nu måtte køres med indskrænket toggang, havde man så store tal som 128,396 rejsende og 30,848 tons gods. I dag tæller banen et mandskab på over 80 mennesker. Gennem årene er der kostet mange penge på bygning og restaurering af stationer, bygninger m. v. I de første mange år gav banen overskud, fem gange blev der udbetalt 1 pct. i udbytte til aktionærerne. I 1920—21 var der for første gang underskud — ca. 48,000 kr. — og herefter har det ikke været muligt at

undgå underskud, når bortses fra krigsperioden 1939/45 og nogle enkelte driftsår i tyverne. Samtidig med, at de økonomiske vanskeligheder steg, søgte man i 1928 ved indsættelse af 2 benzinmotorvogne i driften at forbedre banens driftsforhold og nedbringe driftsudgifterne.

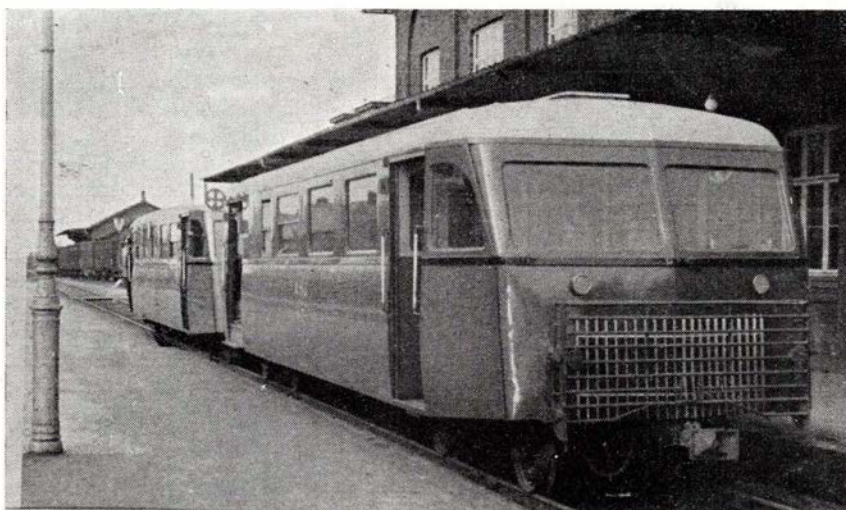
Da klokkerne ringede over banen . . .

Årene i begyndelsen af 30'erne blev meget vanskelige for banen, der på et hængende hår var på randen til øjeblikkelig lukning. Døds-klokkerne ringede over banen i lang tid, men man klarede frisag. Årsagen til miséren var bilernes indpas. Der var stadigvæk nok at køre med. Antallet af rejsende og godstrafiken var tilfredsstillende, men for at klare sig i konkurrencen måtte taksterne sættes så lavt, at det gav underskud. Det hævdes dog, at det trods alt ikke dengang så meget var et finansielt spørgsmål for banen, men mere, at en større modernisering var nødvendig og ville koste en mængde penge. Det står dog uimodsagt og blev fremhævet på mange af de møder, der dengang blev afholdt, at banens voksende underskud gjorde kommunerne tvivlrådige. Spørgsmålet blev på et møde opstillet således: Vil kommunerne beholde banen eller ikke og »Kan befolkningen undvære banen?«

Det var en skæbnetime for banen, men så kom et tilbud fra staten til et moderniseringslån, der blev på 928,000 kr. Beløbet ydedes som lån af statskassen, således at de $\frac{3}{4}$ var rente- og afdragsfri, medens den ene fjerdedel skulle forrentes og afdrages i 25 år, hvorfor de interesserede kommuner skulle yde garanti. Efter nogen diskussion blev banens modernisering sikret, idet alle kommuner pånær et par

enkelte, senere en enkelt, gik med til garantien. Østerild kommune holdt længe ud. Der var i sin tale og helt at lukke stationen, men efterhånden gled alt i lave igen. Ved moderniseringen blev hele skinnelaget lagt om, der blev anskaffet tre nye personvogne, og banens drift blev i 1936 yderligere motoriseret ved anskaffelsen af et diesel-elektrisk loko på 275/300 hk, som leveredes af Frichs i Århus. Disse foranstaltninger var dog ikke tilstrækkelige til at bringe balance i driftsregnskaberne, idet banen dog i krigsårene under den anden ver-

denskrig oplevede en renaissance, og på grund af den meget store befordringsmængde af såvel personer som gods tjente mange penge og mødte med store overskud på regnskaberne. At banen under krigen meget imod sin vilje måtte befordre meget store mængder bygningsmaterialer til de tyske befæstningsanlæg, gjorde naturligvis sit til de fine driftsresultater, men de mange penge, banen dengang tjente, er der forlængst fundet anvendelse for. krigstiden var hård ved såvel det rullende materiel som de faste anlæg.



Øverst: Skinnebustoget

Nederst: Bogholder M. Stavsgaard. Thisted

Banens seneste modernisering . . .

Efter krigen stod det hurtigt klart, at en omfattende modernisering af banen nu ikke kunne udskydes ret mange år mere, hvis banen skulle være i stand til at tage konkurrencen op med landevejstrafikken. I lighed med hvad der har været tilfældet med de fleste andre danske privatbaner, er der derfor gennemført forskellige moderniseringer, som nu er afsluttet.

Moderniseringsprogrammet har bl. a. omfattet anskaffelsen af 2 skinnebusmotorvogne og 2 dertil hørende påhængsvogne. Herudover er benzinmotoren i de 2 gamle motorvogne erstattet med dieselmotorer på 125 hk hver og desuden er to af damplokoerne blevet forsynet med trykluftbremser (det tredje tilbageværende er hensat for opbrugning). — For stationernes vedkommende har moderniseringen betydet, at de nu alle er udstyret med dagslyssignaler, og yderligere kan det nævnes, at der på enkelte strækninger har fundet sporfornyelser sted, hvor det måtte anses for særlig påkrævet.

Skinnebusserne indsattes i driften fra den 3. oktober 1948 og her efter besørges den altovervejende del af persontrafikken med skinnebusser. Der er med Aalborg Privatbaner etableret samarbejde således, at de to baners skinnebusser gennemføres over hele strækningen Thisted—Aalborg og retur, således at man ikke længere behøver at skifte tog i Fjerritslev. Indførelsen af skinnebusdriften har iøvrigt haft det glædelige resultat, at befordringsmængden forsåvidt angår personer i de senere år har kunnet holdes konstant, medens der for godstrafikens vedkommende er sket en meget stor nedgang.

Banens første driftsbestyrer var ingeniør P. H. Tarp, der fungerede til 1911. Han afløstes af ingeniør Wilster, og 1. januar 1931 overtog driftsbestyrer Erichsen stillingen efter at have været fuldmægtig på banens kontor siden 1911. Erichsen blev i 1953 efterfulgt af direktør V. Knudsen.



FJERRITSLEV . . .

I sine første jernbaneår var Fjerritslev endestation for banen fra Nørresundby, der var åbnet i 1897. De rejsende måtte transporteres videre vestpå med dagvognene, der havde station på Vestergaard ved Fjerritslev. Men på de få år var Fjerritslev alligevel nået langt, og hævdede sig allerede dengang som Hanherreds hovedstad. Egentlig var det meningen, at banen skulle være gået til Kettrup, som på den tid var egnens midtpunkt, der havde herredskontoret, læge og sagfører, og der stor en hård kamp for at få banen lagt til Fjerritslev, men byens centrale beliggenhed ved Aalborg—Thisted—Aggersundvejenes skæringspunkt gjorde udslaget, og man fik også banerne.

I 1897 var der allerede antydning af en by med postkontor, kro og så videre, men først med banerne kom det store opsving. Honoratiores fra Kettrup flyttede til Fjerritslev, unge håndværkere og forretningsfolk søgte en chance i den opvoksende by. De fleste rådede kun over lidt startkapital, men der var et glimrende sammenhold, og når en mand skulle sættes i vej, gik borgerne sammen og kautionerede, som regel 10 kautionister på 1000 kr. Man havde en sikker tro til fremtiden; det kan således nævnes, at Fjerritslev ølbryggeri, som i en årrække var den eneste toetagers bygning mellem Aalborg og Thisted, kostede 42.000 kr. at bygge, og grunden blev betalt med 7000 kr., vistnok den dyreste grund, der nogensinde er solgt i Fjerritslev. Det meste af byen blev bygget på Vestergaards jorder, og også banen gik over denne gårds arealer, men den daværende ejer af gården var interesseret i sagen og støttede den ved at tage baneaktier for hele købesummen. På lignende måde gik de øvrige borgere ind for planen og



Driftsdirektør V. Knudsen

*Nogle af banens
smukke stationer*



Thorup st.



Vesløs st.

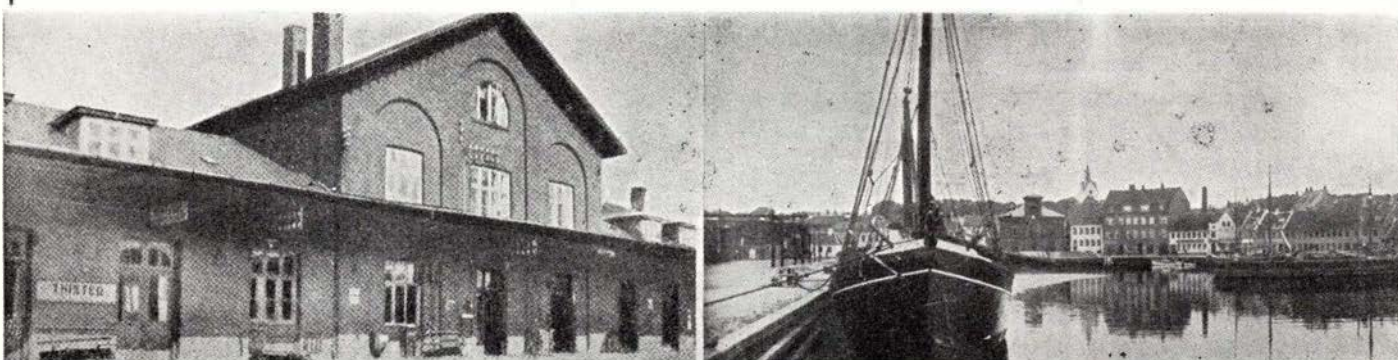


Hillerslev st.



Benyt banens

tag og biler —



derved gæuner

De Dem selv og

støtter Deres egen!

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

Kgs. Lyngby . Telefon Lyngby 1645

tog aktier, mange gange over evne. Aktierne var a 100 kr., og skulle indbetales på 25 kr. om året. Sådan havde man i hvert fald forstået det, og da der pludselig kom besked om, at hele aktiekapitalen skulle indbetales med kort frist, måtte byens folk låne og kautionere for hinanden for at klare forpligtelserne. Iøvrigt var aktierne i de første år en tilsyneladende god pengeanbringelse — de gav 3—4 procent i udbytte, men det varede desværre så kort.

Hvad byens håndværker- og borgerforening har betydet for byen, lader sig ikke beskrive i en kort artikel, blot skal nævnes, at et af højdepunkterne kom i 1914, da for-

eningen arrangerede den amts- og herredsudstilling, hvorom der endnu går sære frasagn. Men iøvrigt har foreningen på mangfoldige måder hjulpet byens udvikling i den rigtige retning.

Fjerritslev udviser kort sagt et rent imponerende initiativ, og der synes at være grundlag for at løse de mangfoldige opgaver. At slagteriet, destruktionsanstalten og samlestalden er placeret her, ligesom et utal af foreninger og organisationer søger til Fjerritslev, viser, at byen indtager en førerstilling i Hanherred, og den ønsker man at bevare og yderligere udbygge gennem et målbevidst arbejde til gavn for byen og omegnen.

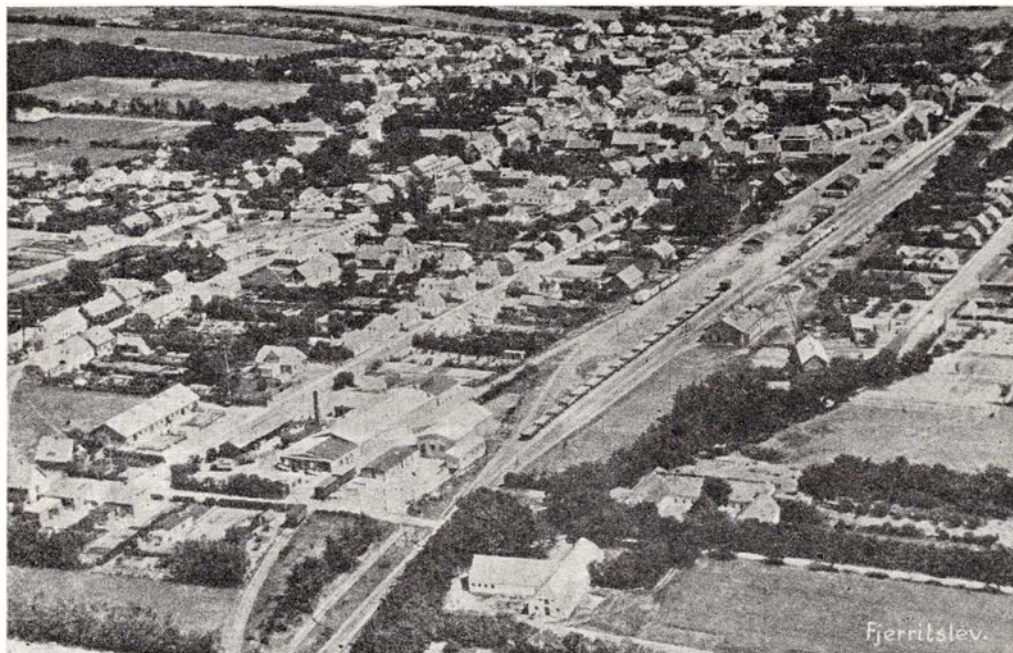
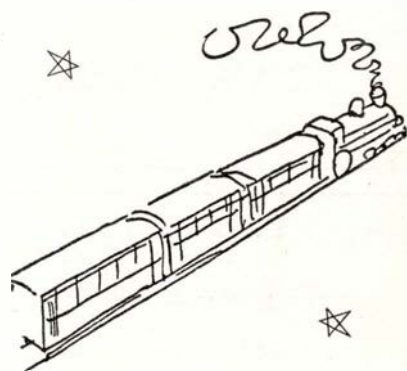
i ubegrænsede mængder, en ideel kalk for landbruget, idet den fryser særligt villigt ud, når den køres ud på en årstid, hvor kalken kan smuldres af frosten.

Der arbejdes i 2-holdsdrift og den daglige produktion er op til 70 tons pulveriseret kalk og 3—400 tons råkalk. En sådan virksomhed betyder meget for Hillerslev kommune, og Thisted—Fjerritslev Jb. har heller ingen grund til at fortryde, at Vestjyllands Mergelforsyning fik sat fuldt sving i kalkværket.

Hillerslev Kalkværk . . .

Hvor mærkeligt det end lyder, har Thisted—Fjerritslev jernbane ejet og drevet kalkværket ved Hillerslev station, uden dog at få noget ud af det.

I 1942 købte Vestjyllands Mergelforsyning dette værk, og har i årene til nu udbygget og forbedret dette værk til stordrift. Kalken er ualmindelig fin, blød og til stede



Luftbillede af Fjerritslev by

Alle Annoncørerne

ønsker

THISTED-FJERRITSLEV JERNBANE

Tillykke paa 50-aars Jubilæumsdagen

J. HEBGAARD

Murermester

Udfører Arbejder for DSB.

Thisted Skraaning 2 Telefon 575

S. HANSEN & SØN

Malermestre

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Thisted Dr. Louisegade 28 Telefon 215

Forlang

DRAGSBÆK MARGARINE

Altid friskkærnet!

THISTED BRYGHUS og MINERALVANDSFABRIK

THISTED TELEFON 40

P. BODDUM NIELSEN

1. KLASSES WIENERBAGERI

HUSK vor meget anerkendte

FØDSELSDAGSKRINGLE!

Thisted Vestergade 59 Telefon 684

S. SØRENSEN

Mejeriartikler og Ost en gros

Thisted Gasværksvej 15 Telefon 354

NORS MASKINSNEDKERI

TELEFON NORS 19

N. C. JENSEN

STEN- og BILLEDHUGGERI

Fjerritslev Østergade Telefon 122

AMTS- ARBEJDSANVISNINGSKONTORET

foretager vederlagsfri
anvisning af arbejdskraft

Telefon: 906 og 907

Kontortid: Kl. 8—17

Thisted Storegade 21

MISSIONSHOTELLET

v/ Irk. A. ERIKSEN

Altid den gode Mad

og hyggelige Værelser

til den rimelige Pris

Thisted Frederiksgade 16 Telefon 233

M. JØRGENSEN & SØN

Jernstøberi — Maskinfabrik

Udfører Arbejder for Thisted-Fjerritslev Jernbane

Fjerritslev Telefon 14

FJERRITSLEV BANK

AKTIESELSKAB

Aktiekapital: Kr. 450.000,00

Reserver: Kr. 1.200.000,00

Filialer:

BROVST BANK .. SKOVGAARD BANK

GLARMESTER

I. CHR. JOHANSENS EFTF.

SVEND ODGAARD - Glarmester

Kvalitetsarbejde i mere end 60 Aar

THISTED

STOREGADE 18

TELEFON 345

Mange Aars Erfaring med Uniformsarbejde

Derfor faar De den bedste Uniform hos:

SENIUS PEDERSENS

v. Ths. Cortsen Pedersen

Skraederi



THISTED

TELEFON 767



Kvalitets Møbler

TIL RIGTIGE PRISER OG RIMELIGE BETINGELSER



TH. FAABORG

NØRRESUNDBY — NYGADE 7 — TELEFON 1037

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

HYPOTHEK OG VEKSELBANK

AKTIESELSKAB

Thisted Afdeling

Aktieselskabet

Vestjyllands Mergelforsyning

HILLERSLEV KALKVÆRK

*påtager sig udnyttelse af lokale lejer
og tilrettelægning af mergelleverancer.*

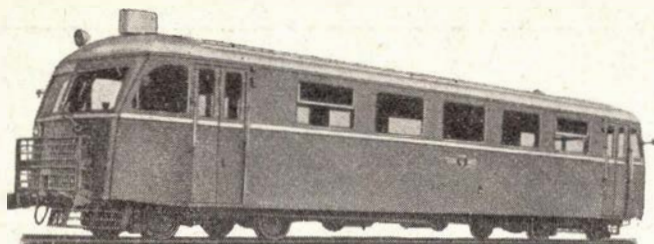
Alle oplysninger og tilbud fås hos:

Moderne grab-materiel haves til rådighed
Levering af højprocentig mergel fra egne
lejer. Pulveriseret granniteret og knust
jordbrugskalk i fine kvaliteter fra

HILLERSLEV KALKVÆRK

J. JESPERSEN, direktør

Paghsallé 2 — Herning — Telefon 793



PERSONVOGNE
MOTORVOGNE
POSTVOGNE
GODSVOGNE
SKINNEBUSSE
RESERVEDELE



SÆNKSMEDEGODS

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA^{A/S}
RANDERS

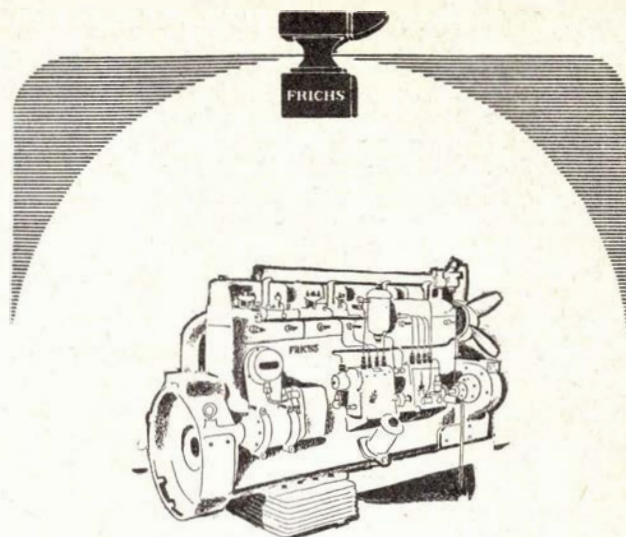
LANDBOSPAREKASSEN FOR THY

• THISTED •

JERNBANEGADE 11

TELEFON 241

Indlaan ca. 10.000.000



160 hk skinnerbus - dieselmotor
90 stk. leveret til danske privatbaner
der iblandt Thisted-Fjerritslev Jernbane

FRICHS

^{A/S} **P. O. POULSEN**

Havnen - Thisted

TELEFON 950

Import af

• KUL
• KOKS
• CINDERS

BRÆNDELS-
OLIE

*Korn - Foderstoffer - Cement
Kunstgødning*