JENS GLOB SAMVIRKET og
EGNSHISTORISK FORENING for Thyholm og Jegindø
Årsskriftet for 1984 Bind 1 (10. årgang). Siderne 9-34

Landsbyen bliver Stationsby

Af ERLING MORS NIELSEN

I Egnshistorisk Forenings Årsskrift 1982 omtales Thybanens tilblivelse og åbning i 1882. Hvilken betydning fik banen for de byer på Thyholm, som den gik gennem? Spørgsmålet er ikke så ligetil at besvare, idet mange faktorer virker sammen i den proces, vi kalder udviklingen. Det må være klart, at den lettere adgang til transport, man får ved jernbanens opkomst, vil gavne handel, håndværk og industri. Det bliver lettere at omsætte sine varer.

Jeg vil prøve at følge udviklingen i den by på Thyholm, der fik mest ud af banens åbning, nemlig Hvidbjerg. For så vidt kunne det være meget interessant at finde ud af, hvorfor det blev Hvidbjerg og ikke Uglev, der fik den største vækst i årtierne efter 1882. Hvorfor overhalede Hvidbjerg Lyngs, der dog ligger nærmere hovedvejen? Man kan få et hurtigt overblik over begivenhederne i årtierne før og efter banens åbning ved at gennemgå nogle årgange af Trap Danmarks oplysninger om Hvidbjerg sogn, hvor man opremser institutioner samt erhvervsgrene:

1859: Kirke, præstegård og skole (indtil 1901 gælder skolen dog Nr. Hvidbjerg).
Jordbrug og lidet fiskeri ere erhvervsgrene for beboerne.
1875: Kirke, præstegård, skole, apotek, distriktslægebolig og 2 kjøbmandshandler.
Jordbrug, lidt fiskeri, 1 kalkbrænderi, 4 veirmøller, 4 pottemagerier. En deel gjæs udføres fra sognet.
1890: 80 Lever af immateriel virksomhed: Præst, apoteker, læge o.l. (åndsvirksomhed), 1133 af jordbrug, 20 af gartneri, 49 af fiskeri, 369 af industri, 75 af handel, 3 af skibsfart, 147 af forskellig daglejervirksomhed, 81 af deres midler, 56 var under fattigvæsenet.

1901: Kirke, præstegård, skole, missionshus (opført 1884), apotek, distriktslægebolig, sparekasse, gæstgiveri, købmandsforretninger, bryggeri, håndværkere, markedsplads (april og oktober), fællesmejeri, jernbane-, telegraf- og telefonstation, postekspedition.
1911: Landbrug 22, håndværk og industri 263, handel o. 1. 134, transport 51. (Dette gælder kun stationsbyen).
1921: Kirke, præstegård, realskole, skole, missionshus (opført 1916), apotek, amtssygehus, bank, afholdshotel, flere købmandshandler, bryggeri, cementvarefabrik, maskinsnedkeri og savværk, kemisk-teknisk fabrik, markedsplads (april og september, heste og kreaturer), andelsmejeri, elværk, jernbane- og telegrafstation samt postekspedition.
Hvis man så ser på de fire kort fra 1882, 1917, 1943 og 1959, hvor byen i 1882 kun består af stationen, nogle få gårde og huse, distriktslægebolig, apotek og kro samt enkelte håndværkere og købmandsforretninger, kan man få et overblik ved at følge udviklingen til 1959, da byen er udbygget med villakvarterer og regulerede veje. Før banens åbning benævnedes det nuværende Hvidbjerg nærmest med udtrykket »Ved kirken«, og det folk tænkte på, når de nævnte Hvidbjerg, var Nr. Hvidbjerg. Sognets tyngdepunkt lå da ved hovedvejen i Flovlev og Barslev. Her var kro, handel og mejeri. Ejeren af kroen, Rokkjær, flyttede straks ved banens åbning sin virksomhed ind til stationen. Selv om han kun ejede kroen i nogle få år, nåede Rokkjær at anlægge Sønderlandsgade og bygge 4 ejendomme langs denne. De kan ses på kortet fra 1882. Ligeledes kroens beliggenhed på det sted, hvor Brugsen nu er. Ser man Trap Danmarks beskrivelser, opdager man, at byen har fået en del centralfunktioner for hele Thyholm og Jegindø: apotek, distriktslæge, handel, marked o.s.v. Byen får en kraftig befolkningstilvækst. Også her ser vi landsbyens udvikling til stationsby. Man får specialforretninger. De skulle først over de første svære år, men da det blev ret gode tider for landbruget, øgede det omsætningen hos de handlende og håndværkerne. I tillid til fremtiden fik man etableret et livligt byggeri - ofte af røde sten og cementtagsten - en byggestil nogle nedladende har kaldt for »stationsbyarkitekturen«. Man fik bygget huse i op til flere etager - af og til med tårne og spir på hjørnegrundene. Andre steder med flot svungne buer på gavle og facader. Byen skulle i hvert fald ligne købstaden! Da pengene var små dengang, valgte man ofte meget billige byggematerialer, men hvad gjorde det? Byen havde fået vokseværk. De mange tilflyttere kom med nye krav og initiativer. Går en fremmed gennem gaden, der dengang blev op-

Parti fra Frederiksgade ca. 1910. Til højre ses T. K. Larsens Marskandiserbutik. Fra venstre ses en tømrerforretning, som nedbrændte ca. 1912. Dernæst en delikatesseforretning. Så kommer den ene længe af »Kaspersens Hotel«. Huset derefter rummer en urmagerforretning. Cyklen har holdt sit indtog i byen.

ført, synes husene ofte kedelige og uinteressante, men for byens indbyggere var de pæne. De så et hjem i hvert eneste hus. De vidste, hvem der boede i husene og kunne huske, da de blev bygget med forhåbninger til fremtiden. Hvad den udenforstående ikke syntes om, var beboerne stolte af. Deres by var god at være i og stod ikke tilbage for købstaden. Deres lystanlæg kunne være ligeså flot som købstadens park. Hvidbjerg blev netop fremhævet for sine mange træer og fine haver. Især blev meget plantet i 1898 - 99 og i 1907-08. Man prøvede også svære tider. Det var hårdt for byboerne at få landboerne til at lukke op for pengekisterne, så de kunne følge udviklingen rundt omkring, nemlig at købe deres varer og tjenesteydelser hos de lokale handlende og håndværkere i Hvidbjerg. Efterhånden fik man dog øjnene op for mulighederne og støttede ivrigt håndværker- og handelsstanden i byen. Det var muligt at handle med kul, tømmer, støbegods, kolonial, isenkram, korn og foderstoffer, foruden manufaktur, ja, der lå tre manufakturforretninger side om side på byens hovedstrøg allerede i 1915. Man lægger an på at betjene landbruget. En del virksomheder etablerer sig også i byen.

Købmandsbutikken var et centralt led i stationsbyens tiltrækning på landboerne og spillede en stor rolle i udviklingen fra naturalie- til pengeøkonomi. Her Graversens butik i Hvidbjerg omkr. århundredskiftet.

Således startede H. H. Michaelsen i 1890 en blikkenslagerforretning i sin ejendom lige overfor kroen, senere flyttede han forretningen til Nørregade. Han fremstillede transportspande, men da denne fabrikation blev overtaget af større fabrikker, arbejdede han med anlæg af mindre gasværker, og da disse blev afløst af elværker, slog han sig på byggeriet. Hans arbejdsfelt strakte sig ud over hele Thy og Thyholm. Der kom senere en kemisk-teknisk fabrik, startet af apoteker N. M. J. Schjødt, der overtog apoteket i 1919. Man fik en maskinfabrik startet af Uhrbrand i 1887. Han begyndte på bar band, men arbejdede sig efterhånden op til at eje en betydelig virksomhed på maskinvæsenets område. Desuden var der en møllebygger, en karetmager samt mejeriet, der blev flyttet ind til byen fra Barslev i 1896, for ikke at tale om sparekassen (oprettet i 1870 i Nr. Hvidbjerg gamle skole). Banken blev oprettet i 1912, dens første direktør var Kristen Odgaard, »Smerupgård«. De sidstnævnte pengeinstitutter må siges at være et naturligt led i byens udvikling. De fik tilslutning fra hele oplandet. Det skyldes måske også den omstændighed, at f.eks. »Hvidbjerg-Lyngs Sparekasse«

udvidede åbningstiden til 2 gange ugentlig, og den havde i mange år landets billigste lån, idet forskellen mellem ind- og udlån i lang tid kun udgjorde 1/2 %. At der virkelig var tale om et lokalt initiativ til gavn for egnen ses af Sparekassens love, hvor § 10 lyder: »Sparekassens midler kan ingensinde anvendes til køb af udenlandske værdipapirer, men skal fortrinsvis udlånes til pastoratets beboere, og ellers iøvrigt anbringes efter bestyrelsens skøn«. Det er så heldigt, at vi har en beretning om møllebyggeren skrevet af Eigil Pedersen, Holstebro. Han fortæller, at møllebygger Chr. Fomsgård var født i Barslev den 18. oktober 1856. Hans lærested er ikke kendt, men muligvis har han lært håndværket hos en lokal møllebygger på Thyholm, idet det ville være for dyrt at komme i lære på et fremmed sted. Det kan nævnes, at en yngre bror, J. A. Slej, drev en kombineret møllebygger- og tømrervirksomhed i Uglev. Han er sikkert udlært hos Chr. Fomsgård; da han er 11 år yngre, vil dette være sandsynligt. I 1880 blev Chr. Fomsgaard gift med Mariane Jensen også fra Barslev. Samme tid begyndte møllebyggervirksomheden i Hvidbjerg, hvor familien hele tiden boede på Helligkildevej. I de første år var værkstedet i den nordre ende af huset, og senere blev der indrettet et værksted i et tilbygget udhus. Faget krævede i øvrigt ikke den store værkstedsplads, idet kun mindre dele blev fremstillet på værkstedet, og det egentlige arbejde var møllens samling og påbygning af huset. Ved denne del af arbejdet måtte man ofte ændre på tagkonstruktionen, hvorfor møllebygger- og tømrerfaget arbejdede som een virksomhed.

Som det fremgår af den kombinerede reklame- og prisliste side 14 og 15 var det efter den tids målestok et meget stort område Chr. Fomsgård dækkede med sin faglige kunnen. Der må have været tale om virkeligt kvalitetsarbejde, siden dette var muligt. Særlig indtil 1910 var møllebyggerfaget et godt erhverv, men konkurrencen begyndte allerede at kunne mærkes ved århundredskiftet med nye, større mølletyper, og da elektriciteten vandt indpas, mødte husmøllen sin største konkurrent, så efter 1910 forsvandt nybygningerne, og kun reparationerne var tilbage. Chr. Fomsgård døde 1935.

På en så udpræget landbrugsegn som Thyholm var en karetmager en selvfølge. Eigil Pedersen har også fortalt om karetmageren i Hvidbjerg. Han var alene om faget på Thyholm, hvis man ser bort fra, at enkelte tømrere udførte lidt vognkassearbejde.

Karetmagerfaget krævede en betydelig større præcision, end vi i dag kan forestille os. Havde hjulene ikke en fuldstændig korrekt stilling, var vog-

PRISLISTE

over

Husmøller

fra

C. Fomsgaard Pedersens Møllebyggerforretning

Hvidbjerg St.

Uden Forbindende

Nr.	Længde af Vingerne i Fod	Omtrentlig Hestekraft	Gangtøj i Støbe- og Smedejern	Smedejærns Aksler	Kværn		Arbejdsløn
			Kr.	Kr.	Diam.	Kr.	Kr.
1	18	2	160	45	29½"	55	110
2	20	3	185	60	33"	75	135
3	22	4	210	70	35"	85	155
4	24	5	210	70	37"	110	175

I denne Pris er indbefattet Ophugning af Møllesten, Trækamme til Stjærnhjul, vandret Aksel med Vinkelhjul til at sætte saavel Tærske- som Hakkelsesmaskine, Brændesav m.m. i Forbindelse med Møllen. Tillige flere ny praktiske Forbedringer, saavel i Jern- som Trækonstruktionen, Møllesten og Jerntøj leveres franco nærmeste Station.

Bygherren leverer selv Sejl til Vingerne, som andrager 10 a 15 kr., alle Træmaterialer samt Tagpap, som vil koste for Nr. 1 125 Kr., Nr. 2 150 Kr., Nr. 3 175 Kr. og Nr. 4 ca. 200 Kr. Desforuden gives fri Rejse samt Kost og Logi, mens Arbejdet udføres. Hvor det maatte ønskes, udføres ogsaa Arbejdet for en Gennemsnits-Dagløn af 2½ Kr. pr. Mand + Kost og Rejse.

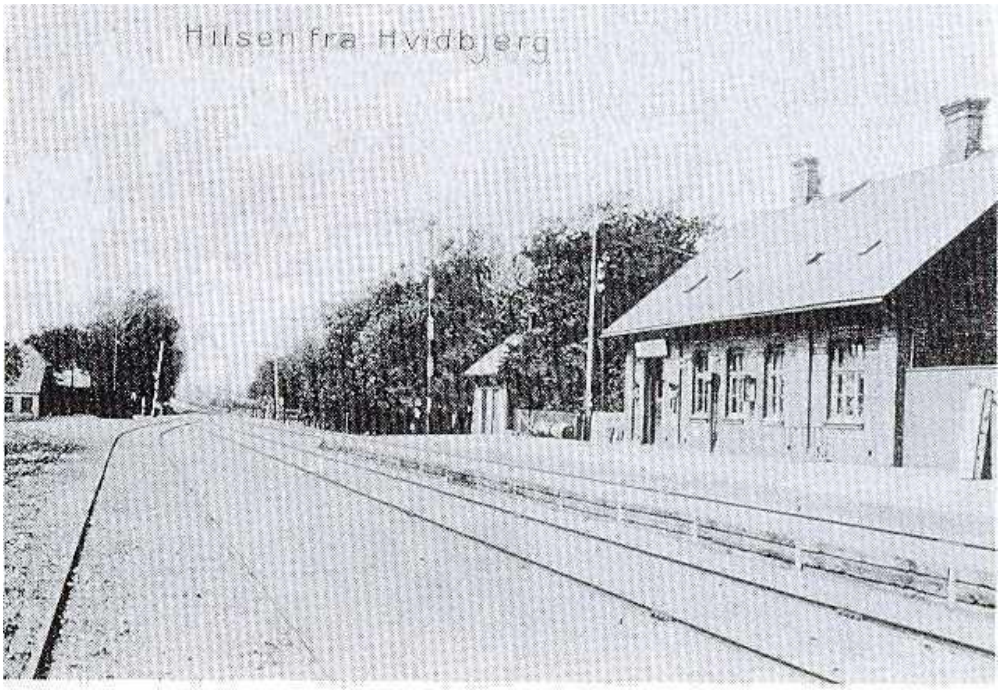
For Landbruget, hvor der altid stadig er en Mand i Nærheden, og hvor forskellige er om Pasningen, er disse Møller paa grund af deres Enkelthed og solide Konstruktion at foretrække for de meget kostbarere Vindmotorer.

Grd. Chr. Serup, Søndbjerg pr. Uglev St.
Husejer M. Jepsen pr. Hvidbjerg St.
Grd. Kr. Madsen, Hem pr. Skive.
- N. Vistisen, Mogenstrup pr. Jebjerg St.
- J. Christensen, Vadum pr. Skive.
- S. Knudsen, Aalbæk pr. do.
- E. Risom, Lihme pr. do.
- E. Østergaard, Venø pr. Struer.
- G. K. Jensen, Vejerslev, Morsø.
- J. C. Brogaard, Lem pr. Skive.
- L. Nørgaard, Boddum pr. Hurup St.
- P. Buch, Ertbjerg pr. Lemvig.
- S. Kr. Pedersen, Maabjerg pr. Holstebro.
- P. Kallesøe, Dybe pr. Lemvig.
- J. Mortensen, Hindborg pr. Skive.
- K. Kristiansen, Vadum pr. Skive.
- P. Siedelmann, Fjaltring pr. Lemvig.
Sognefoged B. Jensen, Aalbæk pr. Skive.
Grd. S. Christensen, Karup pr. Skive.
Husejer P. Madsen, Barslev pr. Hvidbjerg St.
Gdr. J. C. Hebsgaards Enke pr. Lyngs St.
P. Siedelmann, Rammeskov, Ramme St.
Boelsmand P. Grundvad, Vadum pr. Skive.
Gdr. Smed J. Jakobsen, Gudum pr. Humlum St.
- N. Jensens Enke, Vadum pr. Skive.
N. Jensen, Haasum pr. do.
Sognefoged M. Christensen, do. pr. do.
Gdr. J. Pedersen, Aalbæk pr. do.
- J. C. Majlund, Rødding pr. do.
- P. Nielsen, Tovgaard pr. Viborg.
Pastor Fibiger-Jørgensen, Rødding pr. Skive.
Husejer J. Madsen, Jegindø pr. Hvidbjerg St.
Gdr. M. Nielsen, do. pr. do.
- S. Trærup, V. Lem pr. Skive.
- C. Andersen, Toppenberg pr. Vestervig.
- A. Olesen, Handrup pr. do.
- P. Jensen, Sinnerup pr. Ydby St.
- J. Kristiansen, Kleberg Helgenæs pr. Rønde.
- J. P. Nielsen, Sejerø pr. Kallundborg.
- H. P. Jørgensen, Herslev pr. Rudkøbing.
- H. Christensen, Illebølle pr. do.
- N. P. Jensen, Agri Mark pr. Rønde.

nen vanskelig at trække for hestene, jernringene ville slides skæve eller blive skubbet af. Derfor bemærkede man også altid et smukt stykke arbejde, hvor man ofte syntes, at der var kælet for udseendet. Faget var også ret anstrengende, idet alt i vognen, bortset fra kassen, var fremstillet af de hårde træsorter. Derfor var maskinerne meget velkomne. Værkstedet lå i Søndergade 11, og det blev indtil 1904 drevet af en karetmager Jensen. Denne fik en stilling ved DSB i Århus, hvorefter Niels Pedersen overtog forretningen. Han var født 1877 i Balle ved Odder. Han fik som den eneste af 6 søskende en håndværkeruddannelse hos en mester i Odder, hvor der var en teknisk skole, hvilket slet ikke var nogen selvfølge. Han fulgte undervisningen der og gik desuden i aftenskolen. At gøre dette krævede interesse ovenpå de lange arbejdsdage, men Niels Pedersen havde måske et krav fra mester eller måske blot en erkendelse af, at uddannelse var nødvendig. I 1898 aflagde han svendeprøve, der var frivillig, men som blev tillagt stor betydning for at markere faglig kunnen over for de mange selvlærte »fuskere«, der virkede dengang.
Efter at vi således har set på udviklingen indenfor et par håndværk, må disse stå som eksempler på, hvorledes arbejdet foregik i de enkelte virksomheder.

Mejeriet i 1909 beliggende på Søndergade. Mejeristen med familie er opstillet til fotografering sammen med personalet.

Stationsbybefolkningen bestod for en stor del af tilflyttere. De kom ofte med ideer, der kunne sætte meget i gang i byerne. Mange foregangsmænd kom udefra med friske initiativer, der kunne give stationsbyen fremdrift og energi. Tilflytterne kunne f.eks. være personalet ved jernbanen, mejerister, handlende eller ældre mennesker, der for i tiden plejede at være på aftægt rundt omkring på gårdene. Men da der ikke længere var så stabile ejerforhold i landbruget, og selve landbruget undergik store omvæltninger, var aftægtssystemet ikke længere så attraktivt. Hvem ville f.eks. sælges med gården til en måske fremmed ejer? I stedet valgte mange ældre gårdfolk modstræbende den løsning at bygge sig et lille hus med have inde i stationsbyen. De var nok ikke altid lige begejstrede for at komme ind til de »finere« byfolk for at passe hus og have, men denne udvej var dog at foretrække fremfor den usikre aftægtsform. Denne omstændighed var uden tvivl med til at fjerne landbefolkningens mistænksomhed over for stationsbybefolkningen, idet folk jo skulle på besøg i byen med jævne mellemrum.
De tilflyttere, der kom som tjenestemænd ved banen, bestod for de overordnedes vedkommende ofte af tidligere militærpersoner. Det gælder også for de øvrige statsinstitutioner. Det var tit kradse højremænd, og deres til



Postkortet her er fra ca. 1905 og viser Hvidbjerg station fra den tid med baneterræn, bomme, flagstang og bænke.

tider arrogante holdning overfor det underordnede personale førte til, at der også skete noget på den politiske front. Socialisterne begyndte at stikke hovederne frem. Da gårdmændene ofte blev venstremænd - også i opposition til højreregeringen, kom der skred i tingene, man ville sikre sig indflydelse.

For ligesom at gøre et forsøg på at følge de nærmeste årtiers udvikling efter jernbanens bygning, har jeg set i Hvidbjerg-Lyngs sognerådsprotokoller fra 1881 til 1904. Mellem de utallige sager om fattighjælp, skatteudskrivninger og valghandlinger behandler sognerådene også områder, der kan have interesse for os, hvis vi vil prøve at følge stationsbyens udvikling.

Allerede i 1881 behandler rådet en ansøgning fra kroejer R. Rokkjær om tilladelse til at afholde marked i Hvidbjerg Stationsby på en plads syd for jernbanestationen - det nuværende Sønderlandskvarter. Senere tilbød han også en plads på det område, hvor kommunekontoret nu ligger. Man ønskede dermed at flytte det kendte Oddesund marked ind til stationsbyen. Det anbefaledes af rådet, dog med den tilføjelse, at flytningen ikke måtte koste sognet noget som helst. Hvidbjerg marked blev i mange år afholdt i april og oktober. Oktobermarkedet var det største. Sognerådet vedtager også en række afgifter for stadepladser:

Stadepenge for
1 skjænkebutik 4 kr.
Isenkram og manufaktur 3 kr.
Hellukket håndværksbutik 2 kr.
l bord med seil over 1 kr.
1 vogn 75 øre
I bord eller kasse 50 øre
Træ- og lervarer 75 øre
1 karussel, dansesalon og gøglerbutik 4 kr. for hver.

Af listen fremgår det ret tydeligt, hvor man forventede størst søgning. Dog påstår somme, at glansen gik af markedet på Thyholm ved denne flytning. Det forhen meget livlige folkestævne blev en afglans af Oddesundtidens fest for høj og lav, selv om man på kroen kunne spise alt, hvad man orkede for 1 kr. Rigtigt nok forventede værten, at middagsgæsterne også drak nogle dramme til, og de skulle naturligvis afregnes ved siden af. Heste- og kreaturhandelen fortsatte i mange år. Stationsbyen havde fået en ny væsentlig centralfunktion, der varede ved indtil sidst i 20-erne. Som et kuriosum kan nævnes, at visse almanakker havde Hvidbjerg marked opført som heste- og

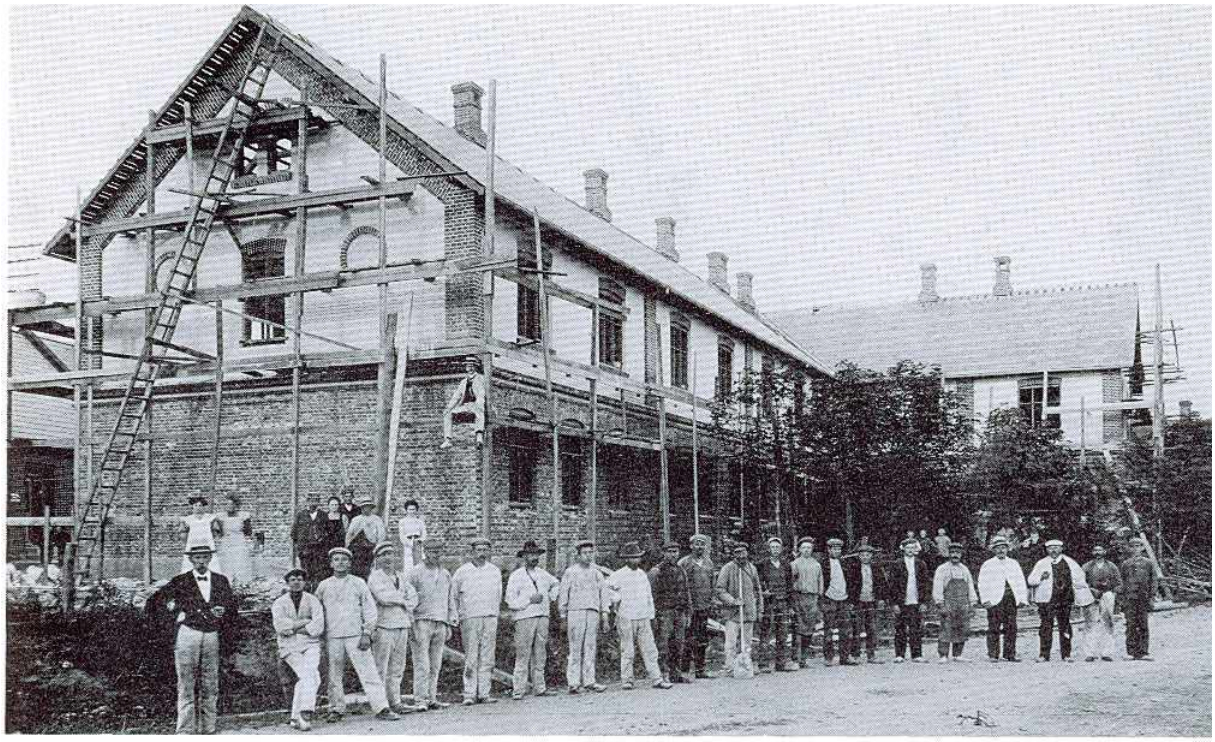
kreaturmarked helt til begyndelsen af 50-erne, men da havde man forlængst sluttet virksomheden.
I 1882 søger gartner N. M. Nielsen, »Hvidbjerglund«, om økonomisk hjælp til anlæggelse af en planteskole. Rådet bevilliger 30 kr. og anbefaler initiativet såfremt amtet vil godkende finanstransaktionen. Det gør amtet ikke, men godkender 15 kr., og samme beløb må Søndbjerg-Odby også betale til dette forsøg på at gøre vor egn grønnere. Som allerede nævnt blev Hvidbjerg senere fremhævet for sine træer og smukke haver. Der kommer straks nogle sager om vejreguleringer og forbedringer, så adkomsten til stationen lettes, og de vejfarende undgår omveje. Det kan let ses af kortene. Man vil også gerne udstykke byggegrunde langs de nye veje. Det må siges, at disse projekter behandles indgående, og de bliver i regelen anbefalet, dersom de ikke påfører sognet udgifter. Allerede i 1883 begynder sognerådet i samarbejde med Jegindø og Søndbjerg-Odby sogneråd at få øjnene op for de muligheder, der lå i at udstykke de jorder, der tilhørte distriktslægeboligen. Det er de grunde, der ligger ved Jernbanegade, Torvegade og Frederiksgade, samt den nordlige del af Sønderlandsgade.
Efter indsendt ansøgning anbefaler justitsministeriet disse planer for »fælleskommunale« udstykninger, og man begyndte at sælge grunde langs stationsvejen og op ad kirkevejen.
Først sælges til Chr. Hansen 1050 kvadratalen à 1,25 kr. Manufakturhandler Pedersen 900 kvadratalen à 1,00 kr. Købmand V. Villadsen 900 kvadratalen à 1,00 kr. (forretningerne havde facade mod stationen). I 1884: Træhandler Knudsen, i 1885: Tømrer J. P. Hedegaard 837 kvadratalen à 1,10 kr. (facade mod nord ved siden af ølbrygger J. Gravgaard Larsen).
1887: Mat. 39q sælges til købmand Sørensen for 1,10 kr. pr. kvadratalen. (Hjørnet af Frederiksgade og Jernbanegade).
Man kan finde prisen pr. kvadratmeter, hvis man ganger prisen på kvadratalen med 2 1/2. Det må nok erkendes, at grundpriserne også dengang var forholdsvis høje, men så fik køberne jo også de bedst beliggende forretningsgrunde.
Allerede den 20. 7. 1885 forhandler sognerådet om planer for et sygehus i Hvidbjerg. man tilbyder amtet at betale 50 % af opførelsesudgifterne. Rådet har i kompagni med distriktslægen fundet ud af, at behovet for hospitalsindlæggelser på Thyholm kunne tilgodeses med et sygehus med 8 sengepladser plus en celle til en sindssyg, et desinfektionslokale og sidst, men

ikke mindst, et lighus. Imidlertid sker der ikke noget i sygehussagen i godt og vel 2 år.
Ventetiden må have været svær for distriktslæge Effersøe. Han finder gode argumenter frem. Thyholmboerne er i tilfælde af et udbrud af epidemiske sygdomme som f.eks. skarlagensfeber og difteritis henvist til Vestervig sygehus, hvor man kun havde 16 senge. Dette var efter hans mening helt uforsvarligt. Desuden var en ny lov trådt i kraft, hvorefter selv ubemidlede havde fået bedre muligheder for hospitalsophold. Dermed var behovet for et lokalt sygehus naturligvis blevet større. For en gangs skyld er Søndbjerg-Odby sogneråd helt enig med Hvidbjerg-Lyngs og distriktslægen. Man sender en fælles skrivelse af sted til amtet, hvori man udtaler håbet om sygehusplanernes fremme og flere penge til det gode formåls virkeliggørelse.
Dette må have gjort indtryk i Thisted, idet der den 29. 12. 1890 foreligger svar fra amtsrådet. Man havde vedtaget at opføre sygehuset på en af kommunen skænket grund i den østlige del af distriktslægens have. Distriktslægen har åbenbart ikke været begejstret for denne kommunale gestus, idet han søger om vederlag for den manglende havejord. Byggeriet gik i gang, og endelig den 4. 8. 1892 kunne man indlægge den første patient. Man havde fået et efter den tids forhold udmærket hospital med 12 senge i 6 sygestuer, og der var både desinfektionsanstalt og lighus. Patienten kom således ikke til at indvie cellen for den sindssyge, for den havde man ikke fået med. Nu stod Hvidbjerg stationsby ikke tilbage for selv større byer i sygehussektoren.
Efterhånden som man kigger i den gamle protokol, sker der en ændring i stillingsbetegnelserne. I 1882 var langt den overvejende del landmænd, så er der apotekeren, lægen, præsten, lærerne og købmændene samt kroværten. Den, der bliver mest omtalt, er dog bestyreren på fattiggården, når der opstår problemer med beboerne der. Senere hører man om to bagere, der troligt hvert halve år indgiver tilbud på at levere brød til fattigvæsenet for mellem 4 1/2 og 5 1/2 øre pundet. En træhandler, en ølbrygger og en gæstgiver er der også i byen. I 1898 fik man et andelsmejeri. Det gamle fællesmejeri fra Barslev blev jo flyttet til byen i 96. i protokollen fra 1897 står der omtalt, at mejeribestyreren, en bødker og karetmageren har brudt vejfreden, idet de havde dækket en grøft til, som de mente var til fare for færdselen, mens klageren påstod, at et rækværk måtte udgøre en fyldestgørende sikring af trafikanterne. I 1900 får en »hæderlig« og »ærlig« mand

Et kig op ad Nørregade fra hjørnet af Bredgade. Stabells købmandsforretning til venstre og Jepsens bagerforretning til højre. Billedet må være efter elværkets bygning, da vi kan se såvel telefonstolper som elmaster. D.v.s. fra før 1910? (Bager Jepsen var den ene af de nævnte 2 bagere, der hvert halve år gav tilbud om levering af brød til fattigvæsenet).

bevilling til at drive en »Uhrmagerforretning«. Hvorfor disse to tillægsord bliver nævnt i denne forbindelse, kan man jo gætte sig til. Der er vist ikke et andet erhverv, der kræver mere tillid hos kunderne end netop urmagerens. Sognerådet ville ikke risikere at få en mindre solid mand ind i bevillingen.
På det tidspunkt har der længe været et cementstøberi i byen. Virksomheden leverede f.eks. cementtagsten til byggeriet af de fire nye skoler, sognet lod opføre, nemlig til Lyngs, Smerup, Hvidbjerg og Barslev skoler for 72 øre pr. kvadratalen. Men så var stenene også lagt op, og der var garanti for at tagene blev tætte. Det var i 1900.
Samme år horer vi lidt om jernbanefolket, idet en trafikelev Madsen var blevet pålignet et halvt års skat på 6,24 kr. ved en beklagelig fejltagelse. Hans navn optræder mellem en hel række klagere over skatteansættelsen. Alle søger de nedsættelse af betalingen. Blandt de få, der får medhold, er han den ene, fordi ligningskommissionen havde antaget ham for at være trafikassistent.
Byen har også fået en marskandiser, en rebslager og tre mejeristmedhjælpere. Der er en uldstrikker, der samtidig virker som klokker og bælgetræder i kirken. På den måde supplerer han sin indtægt med 65 kr. om året. Der er en skrædder, som også driver en høkerforretning. Han vil gerne ændre det sidstnævnte til en detailforretning, og dette anbefales af sogneråd-

det; men da han samtidig søger afholdsbevilling, går han for vidt. Denne ansøgning går til herredsfogeden, som åbenbart ikke kan godkende den. Det er man meget tilfredse med i Hvidbjerg-Lyngs sogneråd, hvorefter man afslår skrædderens bevillingsansøgning på grund af »ansøgerens abnorme sindstilstand«. Man finder en maskinmester, en portør, en tøffelmager, en træskomager, en blikkenslager, en bogbinder, arbejdsmænd, en skorstensfejer, en baneformand, en tinstøber, en teglmester og en pottemager. Der er naturligvis mange andre erhverv, som ikke er angivet i sognerådsprotokollen. Men disse kan stå som eksempler på den erhvervsdifferentiering, der finder sted i stationsbyen i de nærmeste årtier efter banens åbning. Ved at se i en »Afskrift af Ejendomsskyld Ansættelse 1920 i Hvidbjerg-Lyngs Kommune« har jeg fundet de stillingsbetegnelser ejerne af de forskellige matrikelnumre i Hvidbjerg havde på det tidspunkt. Det er klart, at de må tages med forbehold ligesom Traps opgørelser, fordi det er ret vanskeligt at afgøre, hvad man har taget med i optællingerne. Ligger matriklerne i byen? Hvem talte man med ved Trap? Jeg noterer her antallet først og stillingsbetegnelsen bagefter i alfabetisk rækkefølge:
1 afholdsvært, 1 apoteker, 2 bagere, 2 bankdirektører, 1 barber, 1 blikkenslager, 1 bogbinder, 1 brøndgraver, 1 bødker, 1 cementarbejder, 2 cykelhandlere, 1 dameskrædderinde, 1 detailhandlerske, l drejer, 1 ejendomskommissionær (handler), 1 elværk, 9 enker, l foderstofforretning, 1 frøken, 4 gartnere, 21 gårdmænd, 1 hestehandler, 1 hotelejer, 16 husejere, 23 husmænd, 1 inspektør (forsikring), l jordemoder, 1 karetmager, 8 købmænd, 2 læger, 2 lærere, 4 malere, 1 manufakturhandler, 1 maskinfabrikant, 1 mejerist, l modehandlerske, 4 murere, 2 møllebyggere, 3 partikulierer, 2 portører, 4 postbude, 1 præst, l rebslager, 3 sadelmagere, 3 skomagere, 4 skræddere, 2 slagtere, 3 smede, 5 snedkere, 1 sparekassedirektør, 1 trafikassistent, 2 trikotagehandlere, 2 træhandlere, 1 tøffelmager, 4 tømrere, 2 urmagere, 1 væverske, 1 ølbrygger.
Jernbanen forøgede behovet for service. Det ses tydeligt på det antal ansøgninger om at drive konditorier, afholdshotel og rejsestald, rådet får til behandling. I Lyngs får bagermester Christensen tilladelse til at betjene de rejsende såvel med rejsekost som med hestepasning i 4 staldpladser, som han tilbød at indrette. Antagelig har samme serviceniveau været til stede i de andre stationsbyer på Thyholm. Sognerådet er dog helt anderledes stemt, når bagermestrene søger bevilling til at drive konditorier. Man er



I 1910 blev Hvidbjerg Kro forsynet med en ekstra etage. Her ses håndværkerne og kropersonalet opstillet til forevigelse foran deres arbejdsplads.

klar over, at disse forretninger kan udgøre en trussel mod ungdommens økonomiske vel. Rådet finder det unødvendigt at oprette slige tilholdssteder, hvor tyendet let kan ødsle deres løn bort og blive underkastet dårlig indflydelse. Afslaget begrundet i ansøgerens sindstilstand er absolut et engangsfænomen.
Omkring 1910 var kroen blevet et sted for svir og kortspil - det mente mange i hvert fald - den havde kort og godt mistet sit forhen så gode renomme. Årsagen var et ejerskifte. Missions- og afholdsfolk så nu deres mulighed for at få bevilling til at drive et afholdshotel. Man opfordrede M. P. Kastberg til at søge bevillingen og til at indrette afholdshotellet i sin villa. Det lykkedes. Kastberg indkaldte en købstadsarkitekt fra Skive, og denne udarbejdede tegningerne til udvidelse af villaen med diverse tilbygninger, teatersal med flot fortæppe, gobeliner og marmorborde. Et tårn manglede heller ikke, så hotelgæsterne havde mulighed for at nyde den smukke thyholmske udsigt. Her fik byen endelig et hotel, der kunne være enhver købstad værdig.
Desværre gik det ikke alt for godt med driften af det nye, fine hotel. Kroens vært var så dårlig økonomisk kørende, at han ikke kunne klare terminerne, hvorfor den tidligere vært på ny overtog kroen, og det fik til følge, at mange gamle kunder vendte tilbage, hvorved de gik fra afholdshotellet. Thisted Bank overtog til slut afholdshotellet. Der var ikke plads til både det og kroen. Derefter blev det drevet af skiftende ejere, indtil den sidste var uforsigtig i sin omgang med ild. Kastbergs Hotel, der lå på den nuværende parkeringsplads over for Hotel Tømmergården, nedbrændte i 1935.
I mange stationsbyer oprettede borgerne højskoler, efterskoler og privatskoler. Der var plads til mange initiativer, som igangsættere og foregangsmænd satte i gang. Allerede i 1897 tilbød gæstgiver Hyldgaard sognet en grund til at opføre en skole på, men fik afslag af sognerådet. baggrunden for dette skal nok søges i den omstændighed, at stationsbybefolkningen for en stor dels vedkommende var henvist til at sende deres børn den lange vej fra Smerup, Barslev samt Helligkilde skoler. Der var også en skole i Nr. Hvidbjerg, men den kunne ikke rumme alle børnene. Derfor henviste sognerådet børnene til de skoler, hvor der var plads. Man havde ikke lyst til at ofre mange penge på udbygningen af skolevæsenet. I slutningen af århundredet havde man dog som tidligere nævnt, bygget 4 nye skoler i kommunen. Dette havde kostet 25.000 kr. i alt.

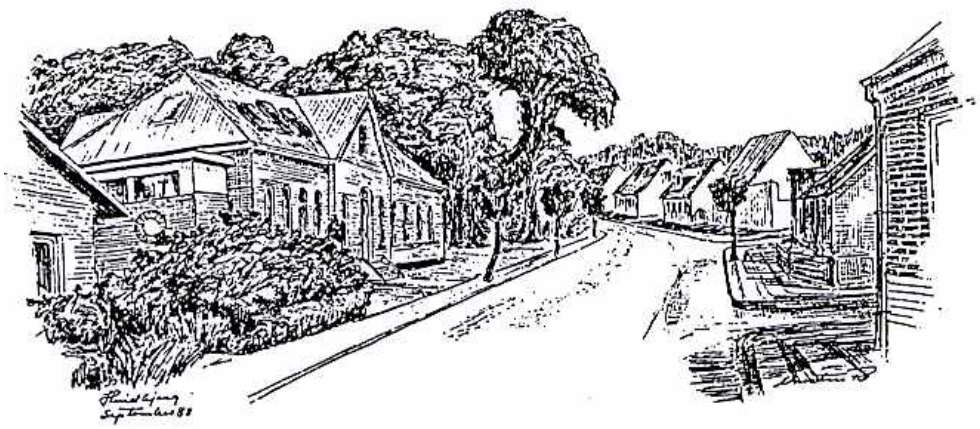
I december 1900 modtager rådet en ny ansøgning om støtte til en privatskole i Hvidbjerg. Denne gang vil man heller ikke støtte økonomisk, netop fordi man allerede havde brugt så mange penge på skolebyggeriet. Man ville i hvert fald ikke give noget »forinden nytår«. Allerede i februar 1901 søgte handelsgartner Jakobsen da om tilskud til privatskolen. På et sognerådsmøde, hvor bølgerne må have gået højt, stemmer 4 medlemmer for og 3 imod en kommunal bevilling på 100 kr. Her fik da skoletanken i Hvidbjerg det første håndslag af sognets repræsentanter. Som bekendt fik Hvidbjerg senere en søgt og anerkendt privat realskole med kostafdeling for udenbys elever.

Så tidligt som 1890 er der ved at være et behov for en betjent og et retslokale. Apoteker Ballhausen tilbyder at afstå en byggegrund gratis, hvis sognerådet vil lade bygge et hus til afholdelse af retsmøder og forligsmø-der. Desuden skulle huset rumme en bolig til en gendarm. Rådet erklærer sig fuldt tilfreds med hotellets lokaler til forligskommissionens møder og afviser det gode tilbud fra apotekeren. Var det Estrups gendarmer, man ikke brød sig om?

Den 1. november 1886 blev »Hvidbjerg Haandværkerforening« oprettet. Det var manufakturhandler C. Carlsen, snedkermester M. Madsen, skomagermester P. Poulsen og trikotagehandler F. Christensen, der tog initiativet. Man havde planer om afholdelse af bazar, hvoraf halvdelen af overskuddet skulle gå til foreningens sygekasse, mens den anden halvdel skulle gå til en teknisk aftenskole i byen. Man ville i 1889 oprette en sådan, fordi ungdommen så kunne dygtiggøre sig her som i andre stationsbyer. Rådet anbefalede, at man afholdte bazaren, men i 1894 fik haandværkerforeningen afslag. Man afviser andragendet med den begrundelse, at tombola og bazar virker skadelig på unge ubefæstede sjæle, og en del tjenestefolk kunne let finde på at spille hele deres løn væk! »Foreningen til Byens Forskønnelse« tager sig senere af byens udseende. Med fabrikant Schjødt i spidsen køber man et stykke jord og opretter Lystanlægget i Hvidbjerg i 1925.

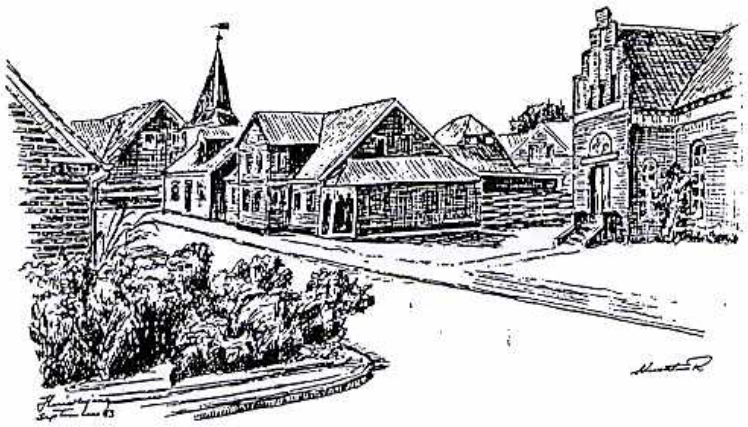
1897 fremsætter en kreds af borgere en anmodning om opstilling af 15 gadelygter i Hvidbjerg stationsby. Sognerådet imødekommer ansøgningen med den væsentlige betingelse, at det offentlige ikke skulle give tilskud til driften. I 1901 gav man dog 15 kr. i tilskud. Byen havde fået sin belysningsforening, og borgerne kunne se, når de gik ude ved nattetide. Spildevand var blevet et problem for byen. I 1891 forelå en kloakplan - Thyholms første? - Det var ønskeligt at få planen virkeliggjort, men det kan

ikke nægtes, at man var noget betænkelig ved prisen på de 920 alen kloakledning, der ansås for nødvendig. Det var nemlig blevet til hele 3150 kr. Imidlertid iværksættes kloakeringen, men da det kniber med at få de påligne nde beløb inddrevet hos brugerne, søger man råd hos en sagfører. Denne råder myndighederne til at fare lempeligt frem og så håbe det bedste, hvilket man vedtager at gøre.
I årene efter århundredskiftet var der kommet så mange håndværksvirksomheder og en maskinfabrik, at behovet for et elværk var meget stort. Man ville gerne have de fordele elektriciteten kunne give. Meget hårdt arbejde kunne skifte fra muskelarbejde til motorkraft. Det var især fabrikant Uhrbrand, mejeribestyrer Hansen og købmand Gade, der virkede for at få et elværk bygget. Der var heftig modstand mod disse planer, og i 1905 havde modstanderne indkaldt en ingeniør til et møde. Denne forklarede, at et elværk ville være helt urentabelt, og han frarådede folk at tegne andele i det. Det førte til, at man ikke kunne skabe et andelselværk. Man fik dannet et interessentskab med 19 medlemmer (oprindeligt 7), og man tegnede 330 lamper, der blev tændt i 1906 om efteråret. Man begyndte med en 25 hk motor, men udvidede i 1919 med en 60 hk og igen i 1925 med en 40 hk motor. Der var da 222 forbrugere. Dette mægtige fremskridt lod sig ikke standse. Det var en utrolig lettelse for folk, og det gavnede håndværkerne og fabrikanterne, så de kunne konkurrere med ligestillede fra andre byer.
Som i andre byer, blev der i Hvidbjerg udstykket meget små byggegrunde. Der var naturligvis også en del mennesker, der sad til leje i en lejlighed. Derfor var der et stort behov for at få kolonihaver, hvor man kunne dyrke

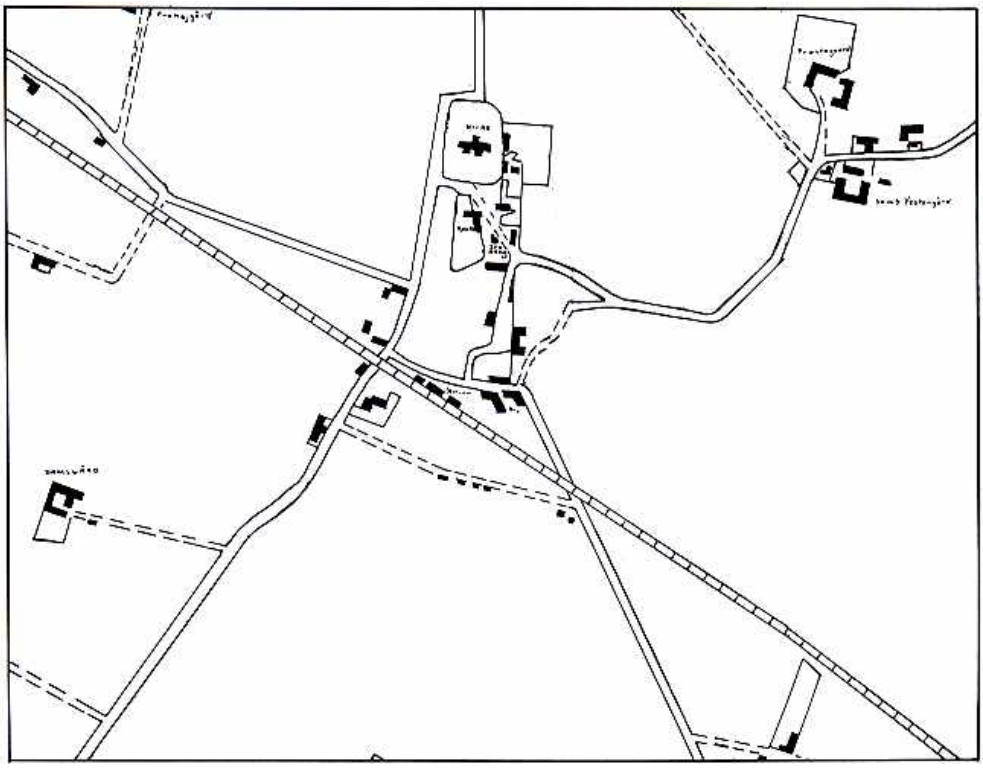


grønsager til eget forbrug, få motion og ellers nyde tilværelsen. Det førte da med sig, at foretagsomme folk udstykkede kolonihaver i byens nærhed. Først skete det langs Skolegade, hvor grundene senere blev bebygget. Derefter udstykkede gartner Theodor Nielsen grunde langs Nylandsvej til kolonihavebrug og byggegrunde. Som vi kan se i dag blev alle grundene solgt, og i Ejendomsskyldsvurderingsbogen fra 1920 ses det, at kun en af grundene var solgt til en rentier på det tidspunkt.
Det er klart, at stationsbyen Hvidbjerg, hvor størstedelen af Thyholms udvikling foregår, bliver misundt - eller måske rettere kommer i et vist modsætningsforhold, til Jegindø og Søndbjerg-Odby. Dette modsætningsforhold viser sig glimtvis i sognerådsprotokollen, der fortæller om rådets behandling af flere mærkelige sager set med nutidens øjne.
Som nævnt solgte man ud af de jorder, der tilhørte distriktslægeembedet inde i Hvidbjerg. Ejerskabet var fordelt mellem de nævnte kommuner, og da man ville til at sælge grundene, foreslog Hvidbjerg-Lyngs sogneråd, at salgskomiteen skulle bestå af 3 mænd fra Hvidbjerg-Lyngs, 2 fra Søndbjerg-Odby og en fra Jegindø. Det forslag vandt meget lidt gehør hos sidstnævnte. Søndbjerg-Odby ville også have 3 mand med til prisforhandlingerne med køberne. Man fik vist ikke nogen afgørelse i sagen, idet mødet åbenbart er sluttet i uenighed. Det til trods for, at der var langt flere tønder hartkorn i Hvidbjerg-Lyngs end sydpå --. Alligevel er grundene blevet solgt.
I forbindelse med jernbanestationens opførelse blev der sat et stakit op ved distriktslægeboligen af sikkerhedsmæssige grunde. Da det skulle betales, mente Hvidbjerg-Lyngs sogneråd, at udgifterne hertil skulle fordeles mellem ejerne af grunden, nemlig de tre kommuner. Søndbjerg-Odby nægtede at betale sin andel på omtrent 37 kr., idet man her hævdede, at det stakit kun kom stationsbyen ved. Først efter flere års tovtrækkeri opnåedes forlig i denne vigtige sag.
År 1901 var det år, dyrlægen ønskede at installere det nymodens apparat - telefonen - i sit hus. Det var en bekostelig affære, så han ansøgte sognerådene om, at de ville betale hver 1/4 af udgifterne hertil om året, så ville han selv betale den sidste 1/4. Dette ønske anbefalede Hvidbjerg-Lyngs sogneråd, hvis beløbet for deres vedkommende ikke oversteg 65 kr. Jegindø svarede ja, på den betingelse at distriktslægen også fik apparatet, og den samme ordning skulle gælde for hans vedkommende. Dette blev taget noget ilde op i Hvidbjerg, hvor man var af den opfattelse, at Jegindøboerne havde størst gavn af ordningen. Yderligere var det kommet sognerådet for øre, at

distriktslæge Effersøe havde haft en telefon i huset nogen tid, men just havde opsagt sit abonnement med telefonselskabet! Det skal dog sluttelig siges, at dyrlægen fik sin telefon.
Som nævnt var Hvidbjerg den landsby på Thyholm, der udvikledes stærkest i retning af den typiske stationsby. Ovenstående træk af denne udvikling har belyst sider af denne proces uden dog at give svaret på hvorfor ikke Uglev eller Lyngs erobrede pladsen som egnens førende stationsby. Svaret ligger vel simpelt hen deri, at Hvidbjerg sogn altid har været »holmens« folkerigeste sogn og dermed også det sted, hvor de største økonomiske ressourcer var at finde. Udviklingen fra et bondesamfund mod et bysamfund med et differentieret erhvervsliv krævede netop store økonomiske investeringer.

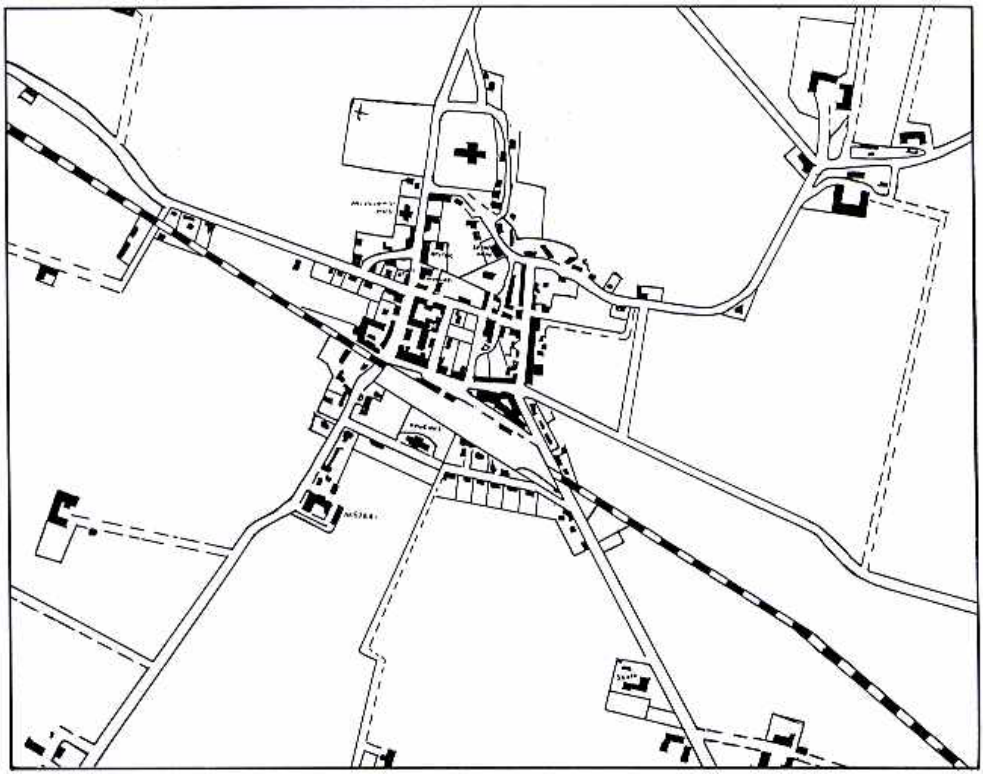


Litteraturliste og kildeangivelse:
Trap: Danmark, Thisted amt. Årgangene 1859 - 75 -1901 - 24.
Danske byer og Sogne. Bind 10. 1933.
Stationsbyen: Rapport fra et seminar om stationsbyens historie fra 1840-1940. Udgivet af Statens humanistiske Forskningsråd 1980.
M. Støttrup: Hvidbjerg by. 1916. I »Jyske byer og deres mænd« V.
M. P. Kastberg: 90 år i Jylland.
Hvidbjerg-Lyngs sognerådsprotokoller 1881-1904.
Fortegnelse over ejendomsskyldansættelse i Hvidbjerg-Lyngs kommune 1920.
Eigil Pedersen, Holstebro: Beskrivelser af møllebyggerens og karetmagerens erhverv.
Tak til skræddermester Alfred Møller og frue for venlig hjælp.



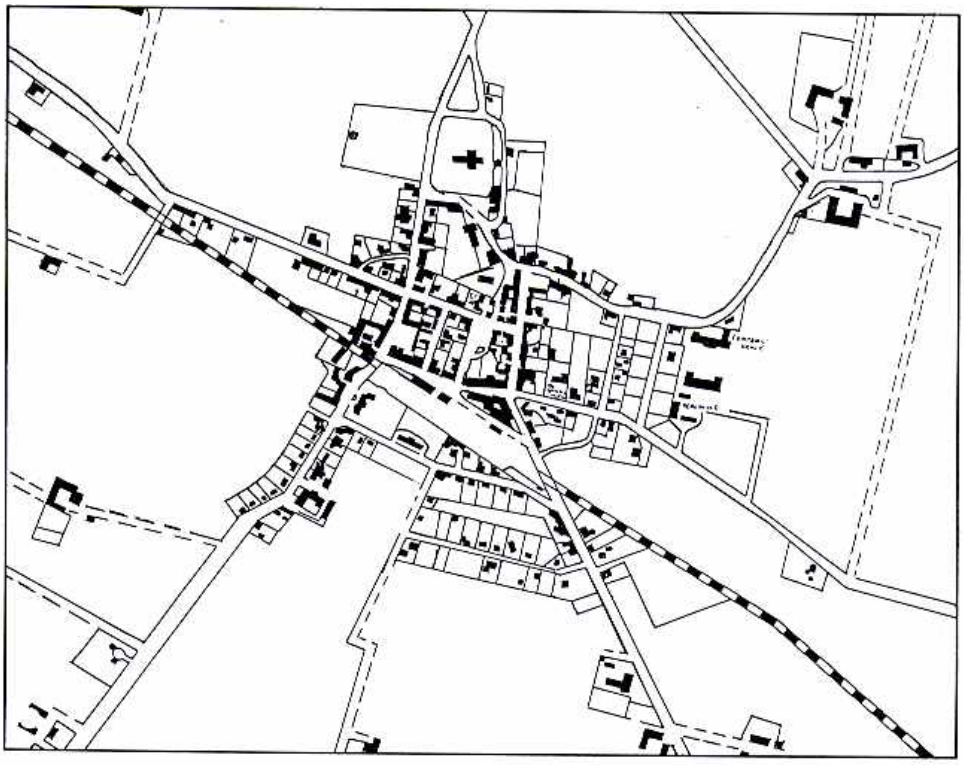
1882

På dette kort ses jernbanen ført gennem »Ved kirken«. Det folk forstod ved Hvidbjerg dengang, var det nuværende Nr. Hvidbjerg. De tre bygninger langs banen er stationsbygningerne. Syd for på hjørnet ligger distriktslægeboligen. Vi kan se den nyanlagte Sønderlandsgade med 4 huse, som kroejer Rokkjær lod opføre. Kroen ligger vest for stationen. De øvrige bygninger er småhuse og købmandsgårde. Apoteket ligger stik syd for kirken. Storegade er endnu ikke rettet ud. Markedspladsen kom til at ligge på det store åbne areal øst herfor. Der hvor kommunekontoret nu ligger. Endnu har sognerådene ikke påbegyndt udstykningen af distriktslægeboligens jorder langs vejen mod Nr. Hvidbjerg, Bredgade, syd for stationen og Frederiksgade, Jernbanegade og Torvegade.



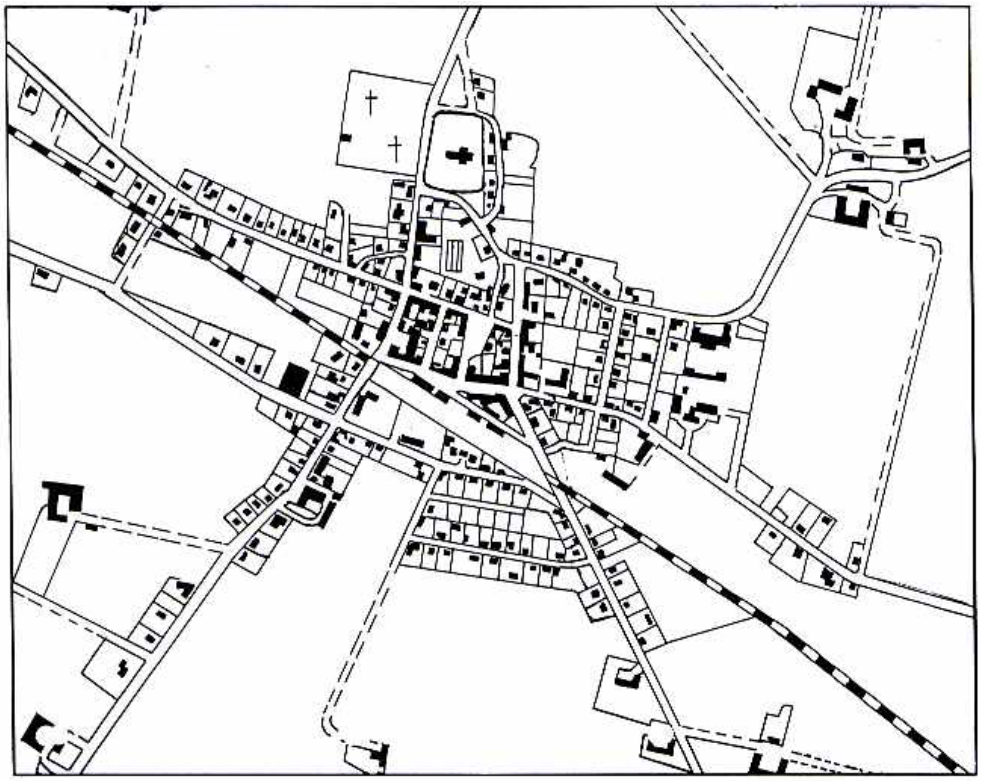
1917

35 år senere ser bykortet sådan ud. Det ses, at bykernen nu er udbygget på distriktslægeembedets jord. Storegade og Skolegade er fort igennem mod øst. Desuden er der lavet en »omfartsvej« længere ude mod Styvelvejen. Man kan se mejeriet, sygehuset, foderstofforretningen på hjørnet af Søndergade og Bredgade. Apoteket er opført, og det gamle er nedrevet. Enghavevej er ved at blive bebygget. Villaerne er ved at brede sig. Man kan se skolen ud ad Helligkildevej. Oppe ved kirken havde kommunen købt en mark, hvorpå man agtede at opføre en skole. Det gik dog ikke, da beliggenheden ikke var geografisk rigtigt valgt. I stedet drog man nytte af købet ved at oprette en kirkegård der. Missionshuset ses syd herfor.



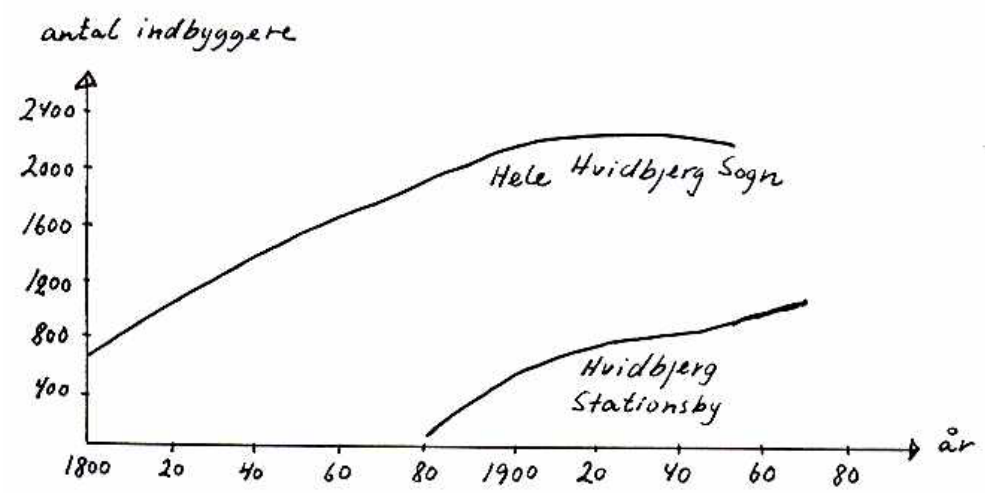
1943

På dette kort kan vi se, at der er bygget kommuneskole og realskole øst for markedspladsen, der i øvrigt også er blevet udstykket i parcelhusgrunde, hvoraf en del er bebyggede. Villakvartererne i byens yderkanter vokser. Nylandsvej er næsten ubebygget, og villaerne skyder op langs Søndergade, Vestergade og Jens Globs Alle. Der er blevet en åben plads midt i byen. Her lå afholdshotellet, der nedbrændte. Lystanlægget på Helligkildevej ses anlagt. Dette arbejde udførtes af »Foreningen til Byens Forskønnelse« under ledelse af fabrikant Schjødt.



1959

Det ses på dette kort, at villabyggeriet fortsætter. Man regulerer enkelte veje, f. eks. Stadionalle, Jestrupvejen og sidevej til Vestergade.



Figuren viser indbyggertallet og dermed befolkningsudviklingen i Hvidbjerg sogn.

Kortene i denne artikel er lånt fra Lars Kanstrups geografispeciale til lærereksamen fra Århus Seminarium maj-juni 1969 om Hvidbjergs udvikling fra landsby til "industriby". De håndtegnede kort er udarbejdet på grundlag af Geodætisk Instituts kortmateriale.