

Udviklingen i Klim og Vesløs sogne

Otto Jensen og Ingvard Jakobsen

I 1994 var det 90-året for etableringen af Thisted-Fjerritslev-banen og 25-året for dens nedlæggelse. Artiklen sætter fokus på byudviklingen i Klim og Vesløs sogne i årene op til etableringen af banen, samt den senere udvikling af stationsbyerne i banens driftsperiode. Hvad betød banen for byerne/sognene?

Der er to vigtige forudsætninger for landsbysamfundenes udvikling i 1800-tallet. For det første skete der især efter 1850 en betydelig forøgelse af befolkningen, og for det andet betød loven om næringsfrihed (1857), at det under visse forudsætninger blev muligt at slå sig ned og drive handel og håndværk i de små bysamfund. Indtil da havde købstæderne nærmest haft monopol på disse handels- og håndværksmæssige aktiviteter. Disse forhold, kombineret med, at landbefolkningens økonomiske formåen voksede i anden halvdel af 1800-tallet, gav god næring til væksten i de små bysamfund og udviklingen betød, at landsbyerne voksede støt op imod århundredskiftet. Mange af de byer, der senere blev til stationsbyer, havde allerede nået en rimelig størrelse og servicemæssig standard, inden banen blev etableret.

Befolkningsudviklingen

Det er statistisk forbundet med stor usikkerhed at uddrage tal for Klim bys størrelse før 1911, så befolkningsudviklingen kan i praksis kun måles i forhold til sognet. Af tabel 1 fremgår sognets folketal i perioden 1787 til 1935.

Tabel 1	
Klim sogn – befolkningstal 1787-1935	
År:	Befolkning:
1787	357
1801	425
1834	519
1840	568
1845	595
1850	633
1855	655
1860	716
1870	856
1875	865
1880	854
1890	1035
1901	964
1906	925
1911	929
1916	893
1921	896
1925	924
1930	946
1935	898

Som det fremgår af tabel 1 udviklede sognets folketal sig relativt roligt i perioden fra 1787 til 1860, men i ti-årene 1860-70 og især 1880-90 tog udviklingen fart. Alene fra 1880 til 1890 stiger befolkningen med 21 % og ender i det største tal, der er registreret i sognet (1035). Det er tankevækkende, set i forhold til jernbanens betydning, at sognets og dermed også byens størrelse kulminerer allerede i 1890, altså ca. 15 år før Thisted-Fjerritslev-banen bliver indviet.

Udover befolkningsforøgelsen må det være nærliggende at tro, at udviklingen i næringslivet efter bortfaldet af købstædernes handelsmonopol i 1857 har sat ekstra skub i sognets/byens udvikling. Ved en systematisk gennemgang af de originale folketællinger vil man kunne finde frem til, hvor mange der var registreret som landmænd, karetmagere, bødkere, købmænd osv. Metoden har med held været anvendt af andre, men det har ikke været praktisk og tidsmæssigt muligt at anvende den her. En anden mulighed for at efterprøve antagelsen er at kigge i statistisk-topografisk litteratur fra perioden.

Topo grafisk og erhvervsmæssig udvikling

En uomgængelig kilde til landets topografiske historie er J. P. Trap's statistisk-topografiske beskrivelser. Ser man i 1. udgaven fra ca. 1860, er der registreret følgende oplysninger om Klim:

"I Sognet brydes Limsteen... I Sognet: Byerne (!) Klim, hvori Kirken , Skole og Vindmølle, Klim-Strand, et spredt beliggende Fiskerleje, hvori en Biskole, Klim Terp og Klim Odde... Ialt i Sognet 32 G. og 93 H., hvoraf 7 G. og 28 H. udenfor Byerne. Indvaanere: 655 (1855. red). Jordbrug med betydelig Kvægstand og Fiskeri er hovederhvervene."
(G. = Gårde og H. = Huse.)

I 1855 var befolkningen altså spredt dels i de bebyggelser, Trap kalder byer, dels rundt omkring på gårde og huse i sognet som sådan. Bemærk, at der udover kvægbrug og fiskeri allerede her nævnes brydning af limsten (til husbygning, hentet fra Klim Bjerg), en aktivitet som senere får stor betydning for byens og sognets udvikling.

I Trap's 2. udgave fra 1875 hedder det:

"I Sognet brydes Limsteen... I sognet: Byerne Klim med Kirke, Skole og 2 Veirmøller, Klim-Strand, et spredt Fiskerleje, hvori en Skole, Klim Terp og Klim Odde.... Ialt i Sognet 32 Gaarde og 136 Huse, hvoraf 7 G. og c. 50 H. udenfor Byen Klim... Indbyggere: 865. Jordbrug med betydelig Kvægstand og Fiskeri ere Erhvervsgrenene. I Sognet 3 Kalkbrænderier hvoraf de 2 tillige ere Teglværker..."

I 1875 er sognet stadig domineret af kvægbrug og fiskeri, men på dette tidspunkt har kalkværksindustrien fået et betydeligt omfang, idet der nu nævnes hele 3 kalkbrænderier (se eventuelt artikel af Andreas Grishauge i Historisk Årbog, årgang 1979, side 50-55). Det er en bemærkelsesværdig stor aktivitet i så lille et sogn og enestående for landet. Hvis man ser på angivelsen af gårde og huse, viser der sig en betydelig vækst i forhold til 1855-tallene (se ovenfor), idet der nu i Klim er ca. 85 huse,

svarende til en vækst på 20 huse alene i byen. En nærliggende forklaring ligger i, at det forøgede indbyggertal (210 personer, jf. tabel 1) har skabt et markant større behov for boliger. Endvidere må det antages, at den forøgede virksomhed ved kalkindustrien har betydet tilflytning af folk. Om Trap's opgørelser af antal gårde og huse er der i øvrigt en vis usikkerhed, idet disse bygger på oplysningerne i folketællingerne, der er usikre omkring definitionen af gårde og huse.

Går vi nu til 3. udgaven af Trap (udgivet i årene 1896-1906) hedder det flg. om Klim:

"1895: 119 Td.: 32 Selvejergaarde med 85, 115 Huse med 30 Tdr. Hrtk. og 52 jordløse Huse. Befolkningen 1.2.1890: 1035... boede i 206 Gaarde og Huse. Erhverv: 42 levede af immat. Virksomh., 563 af Jordbrug, 33 af Fiskeri, 218 af Industri, 33 af Handel, 71 af forskellig Daglejervirks., 39 af deres Midler og 36 vare under Fattigiv.

I Sognet Byerne: Klim... med Kirke, Frimenighedskirke med Forsamlingshus (opf. 1877) og Friskole, Dobbelt skole, Fattiggaard for Torup-Klim komm. (opf. 1873, Plads for 22 Lemmer), Sparekasse for Klim s. og nærmeste Omegn (opr. 9/7 1877...), Sparekasse for Klim-Torup (apr. 5/2 1888...), 2 Møller (Nørre- og Søndermølle), Teglværk og Statstelefon. Klimodde. Fiskerlejet Klimstrand med Skole. Fjordholm med Skole, Rimmen og Terp, Huse..."

Under immateriel virksomhed hører f.eks. præster, lærere og kontorfolk. Her omkring 1890 er vi så fremme ved vendepunktet i byens og sognets historie, idet der hverken før eller siden er registreret så mange indbyggere. Af erhvervsoversigten fremgår det tydeligt, at på trods af landbrugets dominans (563 levede af jordbrug) er der hele 218 personer, der er beskæftiget indenfor industri (må stadig være kalkindustrien). Mest bemærkelsesværdigt er imidlertid de andre erhvervsgrupper. Bemærk f.eks. at der nu er 42 personer beskæftiget indenfor immateriel virksomhed og 33 indenfor handel. Interessant er det også at se, at der er registreret 36 personer under fattigvæsenet. Det er altså ikke alle, der har nydt godt af Klim's opblomstring! Til gengæld er der så registreret hele 2 sparekasser, hvilket må være udtryk for, at der har været mange både i Klim og i nabosognet Thorup, der har profiteret af udviklingen siden 1875.

Af gennemgangen af Trap's oplysninger kan det konkluderes, at der i Klim i årene før århundredeskiftet etableredes adskillige service- og håndværksfunktioner, som andre byer måtte vente på at få i forbindelse med etableringen af en bane. Medvirkende til denne udvikling var uden tvivl, at der var langt fra Klim til den nærmeste større by (købstad). Det nuværende handelscenter i kommunen, Fjerritslev, fik først efter banernes etablering (Nørresundby-Fjerritslev og Thisted-Fjerritslev) opbygget sin nuværende status. Dette har uden tvivl betydet, at de mindre byer i Fjerritslevs opland, som f.eks. Klim, fik bedre muligheder for selv at opbygge et erhvervs- og næringsliv, før banen kom.

Ud over Trap er der en anden væsentlig kilde til belysning af især handelslivet, nemlig "Kongeriget Danmarks Handels-Kalender", som udkom første gang i 1883. Det interessante ved handelskalenderen er, at man her kan finde, hvem der var registreret som handlende i det/de år, kalenderen dækker. Hvis man kigger i 1.

udgaven, er der under Fjerritslev registreret flg. med virke i Klim:

Koopmann (bager, se senere) og P. Jacobsen.

I 2. udgaven fra 1887-88 ses flg.:

P.C. Christensen, Detailhandel

H. Koopmann (bager, red)

I. P. Christensen

H. A. Pallesen

Tønning

I 3. udgaven fra 1891-93 flg.:

Bagere: H. Koopmann

Handlende: J. P. Andreasen (Hjortdal)

O. P. Olesen, manufakturhandler

J. P. Pedersen (Løgsted)

J. A. Thomsen, urmager, manufakturhandler

Malere: L. P. Hesseldahl

Møllere: J. C. Jensen

P. A. Pedersen

Skræddere: C. Christensen

Snedkere: N. P. J. Styrbek

Tømrere: N. L. Nielsen

J. A. Thomsen

Uldspinder: J. H. H. Runge



Købmand Jacobsen ejendom (i dag Gunnar Jacobsen), Oddevej, ca. 1900.

Endelig er der i 4. udgaven fra 1896-97 optaget flg.:

Bagere: N. P. Kjær

H. Koopmann

Farvere: Vodstrup

Handlende:

Detailhandel: J. P. Andreasen (Hjortdal)

H. Koopmann

C. P. Pedersen (Løgsted)

J. P. Løgsted

P. C. Mortensen

C. V. Olesen

O. P. Olesen

Urmager: J. A. Thomsen

Malere: L. P. Hesseldahl

Snedkere: M. Larsen

N. P. J. Styrbek

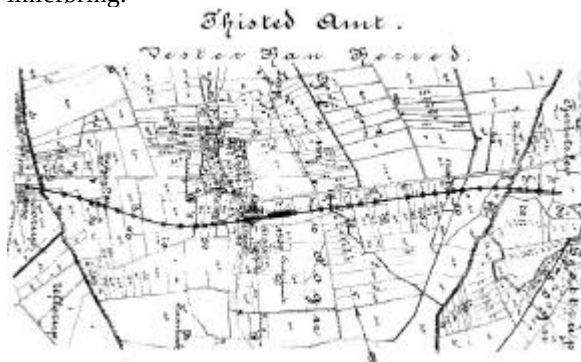
Uldspinder: Mathiasen

Handelskalenderen viser også tydeligt den vækst, det lokale næringsliv havde i årene 1883-1900. I disse år ankom en del indvandrere fra Tyskland til Klim. De tyske tilflyttere markerede sig fra starten i bybilledet, og en af

disse var bager H. Koopmann, som er et gennemgående navn i ovenstående uddrag. En anden var Peter Schrum, som slog sig ned som sadelmager i byen. Hvis man i øvrigt ønsker at læse mere om handlende og håndværkere i Klim omkring århundredskiftet, kan flere artikler af Lokalhistorikeren Jens Rolighed anbefales. Desuden har Andreas Grishauge i sin "Klim-bogen" nedskrevet lokale erindringsglimt fra tiden.

Thisted-Fjerritslev jernbane og Klim

I projekteringsfasen var der delte meninger om, hvor banen skulle føres igennem sognet. Nogle mente, at banen skulle gå nord om byen og andre, at linieføringen skulle gå syd for Kobakken, forbi Svend Kiibsgård og videre til Fjerritslev. Som det fremgår af figur 3 endte diskussionerne med, at man valgte den sidstnævnte linieføring.



Banens linieføring igennem Klim sogn.

Stationsbygningen var en såkaldt klasse-3 station. På Thisted-Fjerritslev banen var der seks klasse-3 stationer (foruden Klim, Vandet, Hillerslev, Hunstrup, Vesløs og Vester Thorup). Klasse-3 stationsbygningerne var så små, at man ikke kunne kalde dem for banegårde, og var i øvrigt kendetegnet ved, at de lå med den ene gavl mod perronen. De havde 2-3 små ekspeditionsrum og en 2-værelses lejlighed til stationsforstanderen. Om stationsbygningen kan det i øvrigt fortælles, at den blev bygget på det sted, hvor Klim skole tidligere havde ligget (skolebanken).

Lokalhistorikeren Jens Rolighed fortæller, at der var mange fra Klim, der tog arbejde ved banebyggeriet. Man kunne tjene 2,50 kr. om dagen, og for en mand fra Klim betød det, at han hver dag skulle tilbagelægge afstanden fra Klim til Vesløs frem og tilbage til fods.

I forbindelse med åbning af banen flyttedes posthuset til den nybyggede stationsbygning. Tidligere havde funktionen været hos urmager Thomsen (på hjørnet af Oddevej/Damgårdsvej).

I 1914 var der i Klim fire kolonialforretninger og 3 manufakturhandlere, men i løbet af året blev en kreds af borgere enig om at etablere en brugsforening i byen.

I Thisted Amts Tidende, 30.01. 1906 hedder det:

"Byggeri i Klim. Efter banens aabning er der taget svært fat paa Byggeriet i Klim, tre bygninger er fuldførte og en Del er under Opførelse. Byggepladser er købt flere Steder i Byen, og til Sommer skal endnu opføres flere ny Forretningsbygninger".

I 1906 byggede man et "husflids- og samlingshus" (refereret i Thisted Amts Tidende, 13.11.1906).

Efter at banen havde eksisteret i en halv snes år, fostrede man lokalt en plan om at bygge en bane fra Klim til Løgstør. I 1918 nedsattes et udvalg bestående af lærer Lorentsen, Gøttrup, amtsrådsmedlem Carl Madsen, Klim og proprietær Nørgaard, Aggersborg. Udvalget gik i gang med at undersøge mulighederne for etablering af banen. Som bekendt blev planen aldrig til noget, men initiativet siger noget om de muligheder, man lokalt så i en udbygning af banenettet.



Klim station og tilbygninger, ca. 1910.

Banens åbning betød alment bedre muligheder for at få leveret varer og andre fornødenheder til og fra byen/sognet, men indenfor et bestemt område skulle banen for alvor vise sin berettigelse: kalkindustrien.

I Thisted Amts Tidende 13.08.1907 hedder det:

"Kalkbrud i Klim Bjerg. Vi har i mange Aar haft Kalkbrud i Klim, men efter at Banen er aabnet, har denne Industri ret faaet fart. Det lader nu ogsaa til, at Sagen skal drives under mere industrielle Former, idet Vognmand A. Nørmølle og Tømrer A. Andersen, begge af Klim er indgaaet paa at levere flere hundrede Vognladninger Limsten til Aalborg og Nørre-Sundby. Saa snart Arbejdskraft kan faas, tages der fat paa Arbejdet. Hr. A. Andersen skal lede Arbejdet i Bjerget, medens A. Nørmølle skal jforestaa Nedkørslen og Indladningen".

I 1908 fortælles det, at

"....I det kommende Aar vil Kalk- og Limstensindustrien ved Klim sikkert faa et større Opsving. Et Konsortium har i den sidste Tid fra Klim Bjerg solgt adskillige Hundrede Vognladninger og nu har et par pengestærke Mænd taget fat oppe ved Klim Kobakke, hvor der ogsaa findes udmærket Kalksten i stor Mængde. Det er nok meningen at begynde med to Kalkovne. Hvis det gaar i orden med Baneledelsen er det meningen at faa anlagt et Sidespor paa Thisted Fjerritslevbanen, der løber lige forbi Kobakken. Vi skal senere komme tilbage til dette Projekt, der kan faa Betydning for Egnen, især hvis det sættes i Forbindelse med Cementindustri."

I 1913 hedder det videre i Thisted Amts Tidende:

"Klim Kalkfabrikation. 2000 Meter nord for Klim ligger det bekendte 30 Meter høje Limstensbjerg, det saakaldte "Klim Bjerg". Her udsaves en Del Limsten ligesom der brydes en Mængde Kalk. Flere Kalkbrænderier findes i Sognet og giver en god Indtægtskilde for mange Arbejdere. Lige øst for Bjerget har den kendte Gaardmand K. Kristensen Myrup i Terp i mange Aar drevet sit Kalkværk. I de senere Aar har desuden de to unge energiske Brødre A. og K. Andersen drevet to Værker i Fællesskab under Firmamærket "Brødr Andersen". I 1907 begyndte Gaardejer Svend Kiib med to smaa Ovne nede ved Stationen. Disse er nu i løbet af sidste

Aar nedrevne; mens nye er bygget lige ved Sporene. Hr. Kiib mener at kunne brænde 800 Hektoliter Kalk om dagen. Han har indlagt Drejeskive og Spor til Værket, saa Indlosningen foregaar lige fra Ovnene til Banevognen.

Dette anlæg har kostet 6000 Kroner Men foruden den brændte Kalk, forsendes en Del raa Kalksten til hele Nordjylland. Ligeledes har i de senere Aar Møller Laurids Pedersens Kalkgødningsfabrik syd for Klim Bjerg leveret en Mængde Gødningskalk. Banen har sat fart i denne Kalkindustri og givet den moderne Klæder paa.”

Som det fremgår af ovenstående avisuddrag betød banen bedre muligheder for at få transporteret kalkprodukterne ud af sognet og videre til udenbys kunder. På stationen blev der lavet sidespor til det kalkværk, der lå tættest på (Svend Kiib's), og der var planer om at lave endnu et sidespor ved Kobakken, hvor der blev bygget et toovnskalkværk i 1909.

Sidesporplanen blev aldrig til noget, men til gengæld eksisterede Kobakkekalkværket helt til 1950, hvor alle andre kalkværker - med undtagelse af det store ved Klim Bjerg - var blevet lukket.

Ser vi nu på udviklingen i sognets folketal (jvf. tabel 1) viser det sig, at det fra 1901 og frem til 1935 holdt sig forbavsende konstant omkring 900 personer. Der er altså ikke tale om nogen mærkbar vækst i folketallet i forbindelse med og efter Thisted-Fjerritslev banens åbning i 1904. Fra 1911 begynder Danmarks Statistik at offentliggøre folketallet i mindre byer, og ser vi herefter på byens udvikling, (se tabel 2), viser det sig, at folketallet i byen i samme periode også holdt sig relativt konstant (fra et maximum på 519 i 1930 til et minimum på 431 indbyggere i 1935). Tabel 2 viser desuden til sammenligning byens udvikling op til 1965, hvor den sidste folketælling før banens lukning afvikles. Som det ses, er der ikke de store udsving i folketallet hele perioden igennem.

Tabel 2	
Klim by – befolkningstal 1911-1965	
År:	Befolkning:
1911	495
1916	485
1921	490
1925	499
1930	519
1935	431
1940	451
1945	481
1950	410
1955	520
1959	491
1960	507
1965	477

I 4. udgave af Trap udgivet i 1925-26 hedder det bl.a. om Klim:

”Befolkning i 1921: 896...boende i 208 Gde og Hse. (sognet. red.). I sognet byerne: Klim ... 110 Gde og Hse med 428 indb. - med Kirke, Frimenighedskirke, Friskole, Skole, 2 Forsamlingshuse... Fattiggd. med Alderdomshjem for K. - V Thorup km..., Spare- og lånekasse for Klim og omegn, Spare- og lånekassen for Klim-V. Thorup pastorat,

2 Mlr., 2 Brugsforeninger, 3 Kbmdshlr., 2 Kalkbrænderier; Jernbane- og Telegraf st. samt Posthus.”

Som det vil fremgå, er der ikke tale om de store ændringer i perioden fra 1890 til 1921, når der ses bort fra 2 brugsforeninger. Man kan ikke på disse områder konstatere nogen mærkbar effekt af banens eksistens, men den har selvfølgelig gjort det nemmere at blive transporteret til og fra sognet/byen og desuden betydet, at det blev lettere for de dele af det lokale erhvervsliv, som dels havde handelsmæssig samkvem med udenbys kunder (jvf. kalkindustrien), dels havde brug for at få varer transporteret hertil. Til gengæld er det så heller ikke muligt at se, hvordan sognets/byens udvikling ville have været, hvis ikke banen var kommet til.

Vesløs sogn og by

I gennem flere hundrede år var Vesløs sogn totalt domineret af herregården ”Vesløsgård” (se Historisk Årbog, 1911), den nævnes første gang i 1300-tallet. Det øvrige sogn bestod i 1875, ifølge Trap, af 21 gårde og 41 huse, med en befolkning på 369 indbyggere, I hele Øsløs-Vesløs-Arup kommune var der ialt 1416 indbyggere (Øsløs: 691 og Arup: 356). Hovederhvervet var jordbrug. Hele sognets bebyggelse lå syd for herregården. I begyndelsen af 1880'erne blev den nordligste del af gårdens jord bortforpagtet, men allerede 1886 blev de 150 tdr. land købt af Thomas Jensen fra Øsløs, der hermed lagde grunden til Højbjerggård (nuv. adresse Højbjergvej 1).

I årene efter 1880 begyndte sognets indbyggertal at falde (1880: 401, 1890: 391 og 1906: 373,) altså også i de første år efter banens start i 1904.

Efter banens etablering begyndte udviklingen at vende. Allerede i 1911 var befolkningstallet steget til 443. I de mellemliggende år var der da også sket væsentlige ændringer. Efter banens åbning var der opført kro, købmandsforretning og snedkerværksted. Desuden havde ”Vesløsgaards” ejer Carl Nørgaard solgt en del jord til husmandshjem, særlig i den nordlige del af gårdens marker. I 1907 (26/2) skrev Thisted Amts Tidende følgende:

”Fra Vesløs Station skrives til os:

Her ved Stationen synes der til Sommer at skulle blive en del Byggeri, fra Vesløsgaard er der solgt en Grund til Vognfabrikant Christensen, ligesom der er solgt Jord til to Statshuse, henholdsvis Ole Christensen, Øsløs og Christian Damsgaard, Vesløs. Også på andre Måder mærkes det, at der kommer lidt fart i Tingene, Møder og Generalforsamlinger holdes nu for det meste i Gæstgivergaarden (kroen), således at Stationen mere og mere bliver Samlingsstedet.”

Artiklen fortsætter med at berette om det spirende kulturliv mm.

I 1908 (20/3) annonceres der i Thisted Amts Tidende efter en bager, smed, skrædder, urmager, skomager, sadelmager samt et cykeludsalg. Interesserede kunne rette henvendelse til kroejner Christensen, Fjerritslev.

I 1910 skete den mest markante ændring, da Han Herredernes Udstykningsforening, stiftet 1909, købte hele ”Vesløsgaard” med bygninger, besætning m.m. for i alt 155.000 kr. (nogle steder står anført 154.000 kr.). I løbet af det næste par år blev der ialt solgt 22 husmandslodder på imellem ca. 3 og ca. 18 tdr. land, samt hovedparcellen

Mommergaard på 135 1/8 tdr. land (gml. mål). Desuden blev der solgt 7 tillægsparcer, hvor en lang række unge landbofamilier startede en ofte vanskelig kamp for tilværelsen. Udstykningen satte for alvor gang i udviklingen af Vesløs stationsby, hvor flere og flere forretninger blev etableret. 1913 dannedes Vesløs håndværker- og borgerforening og allerede 3 år efter, i november 1916, kunne foreningen afholde en stor udstilling på afholds- og stationskroen, hvor de handlende fik lejlighed til at præsentere sig selv og deres varer. I forbindelse med udstillingen blev der udsendt en avis, ”Hannæs-Posten”, hvor udstilleme kunne annoncere.

Følgende forretninger og håndværkere fra Vesløs deltog:

Kr. K. Pedersen, smed.
Knudsen, sadelmager.
J. A. Sørensen, bager.
M. Thorhauge, købmand.
N. C. Nielsen, købmand.
Jens Christensen, manufakturhandler.
Alexandria og Carla Jensen, manufakturhandlere.
A. Jensen, urmager.
M. Madsen, afholdshotellet.
Svend Pedersen, muremester.
Bertel Møller, muremester.
J. C. Guldhammer, skrædder.
Chr. Pedersen, maler.
P. Thorning, blandet landhandel (landbrugsmaskiner, markfrø, barber)
A. Gundersen, tømrer.

Af en eller anden grund annoncerede snedkermester Larsen ikke i bladet, men alt i alt afspejler listen et alsidigt og blomstrende forretningsliv.

Tabel 3	
Vesløs sogn – befolkningstal 1801-1983	
År:	Befolkning:
1801	167
1840	227
1860	345
1870	370
1880	401
1890	391
1901	380
1906	373
1911	443
1916	552
1921	598
1925	609
1930	644
1935	630
1955	715
1982	631
1983	597

Det var ikke bare forretningslivet, der blomstrede. 1911 startede andelsmejeriet ”Hannæs” (se Historisk Årbog, 1990), samme år opførte frimenigheden en kirke i stationsbyen. Også skolevæsenet blev forbedret. Den gamle skole fra 1850 blev afløst af en ny, der blev opført nærmere stationsbyen i 1914, men allerede i 1919 måtte skolen udvides kraftigt, og samtidigt blev der ansat en lærerinde. 1916 opførte Indre Mission en forsamlingsbygning og 1918 etableredes Vesløs

brugsforening. Befolkningstallet steg fra 443 i 1911 til 552 i 1916.

Igenem flere hundrede år havde Øsløs været den førende by med langt de fleste indbyggere, men før 2. verdenskrig blev indbyggertallet i Vesløs det største.



Udsigt fra kirkebakken i Vesløs med nuværende Gl. Fæggesundvej i baggrunden. Ca. 1910.

I 1942 oplyste Niels Sodborg i Historisk Årbog, at der på Vesløsgaard’s jorder samme år var 95 hjem foruden frimenighedskirken og missionshuset. Indbyggertallet var ca. 350 (må være en skrivefejl, idet det officielle indbyggertal i 1945 for Vesløs stationsby var 236). Af de 95 hjem var 34 jordejendomme, hvoraf 6 var gårde over 1 tdr. hk. og resten husmandsbrug. Sodborg skrev videre:

”Stationsbyen har nu næsten alle slags Forretningsfolk, der er Brugsforening, Købmandsforretninger; Boghandel, Slagter, Barber, Damefrisør og flere slags Håndværkere, så de mangler ikke meget i denne henseende, og ikke så sjældent flytter ældre Folk dertil, for at tilbringe deres Alderdom der.”

Tabel 4	
Vesløs by – befolkningstal 1921-1979	
År:	Befolkning:
1921	126
1940	224
1945	236
1950	312
1955	291
1960	334
1965	343
1979	389

Udviklingen i Vesløs efter 1945

Ligesom tilfældet var med det øvrige land, oplevede også Øsløs-Vesløs-Arup kommune en omfattende modernisering efter krigen. I 1952 blev der opført et moderne alderdomshjem, ”Stenhøj”, hvor også kommunens administration fik til huse, og i slutningen af 50’erne blev skolen fra 1919 udvidet fra almindelig skole til folke- og realskole, med stærkt udvidet lærerstab. Men samtidig med, at de moderne tider kom til egnen, begyndte industrialiseringen for alvor, og det stillede øgede krav til arbejdskraften om et højere uddannelsesniveau, og flugten fra land til by begyndte.

Befolkningstallet i Øsløs-Vesløs-Arup faldt fra 1729 indbyggere i 1955 til 1503 i 1970. 1993 var indbyggertallet i samme område faldet til 1344.

I 1950 var der beskæftiget 35 personer i Vesløs stationsby ved handel og omsætning, tallet var uforandret i

1955, men i 1960 og -65 var tallet faldet til henholdsvis 14 og 16. Butiksdøden var begyndt. I 1968 vedtog Folketinget en lov, der pr. 1/4 1970 ophævede de tidligere købstads- og sognekommuner. De blev afløst af oftest væsentligt større økonomiske fællesskaber, de såkaldte primærkommuner, populært kaldet storkommuner.



Gammelt billede fra Veslås Stationsvej.



Øverst: Gammelt billede fra Veslås Stationsvej.
Nederst: Parti fra Veslås.

Øsløs-Veslås-Arup kommune kom efter en folkeafstemning ind under Thisted kommune, og Thisted fik endnu større betydning som handelscentrum og servicecenter for kommunens indbyggere. Dette forøgede butiksdøden for især de små specialforretninger i stations- og landsbyerne. Også Veslås oplevede den omfattende butiksdød, der altså allerede var begyndt i 60'erne. 1969 mistede Veslås to af sine aktiver: Thisted-Fjerritslev-banen og andelsmejeriet.

Stationen i Veslås blev ved banens indvielse beskrevet på følgende måde i Thisted Amts Tidende:

"Veslås derimod er Holdeplads og bestyres af en Ekspeditrice. Afstand fra Thisted 4 1/10 mil, fra Tousig (nærmeste Trinbrædt) 2/5 mil. For Øvrigt hører den til de Stationer man kunne vente sig noget af".

Og det kom til at holde stik. Allerede 1911 blev ekspeditricen afløst af en stationsmester eller stationsforstander. Endvidere blev der ansat en baneformand. I begyndelsen af 20'erne havde stationen vokset sig til den største mellem endestationerne Thisted og Fjerritslev, hvad angår indtægt. Denne var i 1924 på 26.900 kr. (til sammenligning var indtægten ved Frøstrup station på 20.300 kr. og ved Klim 11.700 kr.).

Veslås station fik en del af sine indtægter fra Bisgård frugtplantage i Øsløs, der i 30'erne var en af landets største, fra Amtoft fiskerihavn, andelsmejeriet "Hannes", der havde en betydelig smørproduktion og fra Vejlerne, der eksporterede store mængder af tækkerør.

Stationsbygningen blev udvidet kraftigt i 1919 og banelegemet blev udvidet med et læssespor med enderampe og et krydsningsspor overfor stationsbygningen. Personalet bestod i en lang årrække af stationsforstanderen, en baneformand og en assistent. I perioder var der endvidere beskæftigelse til en eller to banearbejdere.

I hele banens levetid havde stationen kun to stationsforstandere:

A. H. Andersen blev ansat den 1/11 1911 og havde denne stilling indtil 1/1 1941, hvor han blev afløst af Harry Kragh, der var stationsforstander til banens lukning i 1969.

Jacob Jensen blev den 1/11 1911 ansat som baneformand. Denne stilling havde han til 1942, hvor han blev afløst af M. H. Andersen, der havde stillingen indtil 1945, hvor han afløstes af Frederik Madsen, der skulle blive den sidste baneformand ved stationen.

Efter lukningen blev stationen i en lang årrække anvendt som posthus, indtil slutningen af 80'erne, hvor den, trods en del protester, blev nedbrudt for at give plads til en bankbygning og en ny postekspedition.

Efter banens lukning bevarede Veslås sin status som trafikknudepunkt for de nyetablerede buslinier mellem Thisted-Fjerritslev-Aalborg. Niels Sodborg omtalte i sin artikel fra 1942, at mange mennesker flyttede til stationsbyen for at tilbringe alderdommen der. Denne tendens er fortsat helt frem til i dag. Udvidelser af alderdomshjemmet og etableringen af en række ældreboliger med tilknytning til hjemmet har kun været med til at forstærke tendensen. Derfor er befolkningstallet i den tidligere stationsby heller ikke faldet, men derimod steget fra 291 i 1955 til 373 i 1979. I dag indskrænker byens forretningsliv sig til to større dagligvarebutikker samt en mindre butik, der har haft samme indehaver siden 1928. Desuden er der et par pengeinstitutter og et par håndværkere. Specialforretningerne er forlængst forsvundet.



Veslås Station.

Alt i alt må vi konstatere, at etableringen af Thisted-Fjerritslevbanen havde en vis betydning for væksten i Veslås sogn, men af endnu større betydning var dog udstykningen af "Vesløgaa", der var en direkte følge af husmandslovene, vedtaget 1906, hvor der blev indført statsstøtte til udstykningsforeninger, når de opkøbte større ejendomme. Det kan selvfølgelig ikke udelukkes, at banen har haft betydning for købet og udstykningens omfang. Veslås har efter banens lukning bevaret sin status som hovedbyen i Øsløs-Veslås-Arup, mest i kraft af sin betydning som trafikknudepunkt og fortsat gode handels muligheder.

Afslutning

I litteraturen er det blevet anført, at ”på trods af betegnelsen ”stationsby” er der meget, der tyder på, at jernbaneforbindelsen i sig selv ikke altid har været den dominerende faktor ved disse byers begyndende fremvækst. Det kommer tydeligt frem, hvis man undersøger forholdet mellem bydannelse og jernbaneanlæg i nogle konkrete tilfælde”. Videre i samme kilde hedder det:

” ... benævnelsen ”stationsby” på en række mindre bysamfund her i landet (kan) let bibringe en den opfattelse, at jernbaneforbindelsen var hovedgrundlag for disse byers eksistens. Selv ud fra en statistisk opfattelse af, at en by er

et tættere bebygget område med et vist antal individer, kan man næppe anse jernbanen for et så vigtigt aktiv. Eksemplerne viser...at bysamfund fra starten kunne vokse frem som lokale handels centre uden at have den jernbaneforbindelse, som de ofte siden ved egen indsats skaffede sig”. Citaterne passer fint til beskrivelsen af Klim’s udvikling i vækstperioden i anden halvdel af 1800-tallet og frem til banens etablering. Vesløs stationsby opstod efter etableringen af banen, som fik en vis betydning for byen og sognet, men af større betydning var udstykningen af ”Vesløsgaard” i 1910-12.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1995, side 101-114).