

Skive-Nordsallingbanen

Tekst Joh. Nielsen

Ved en dyb fjordarm, som Limfjorden skyder ind mod Jyllands hjerte, ligger Skive, der allerede i dokumenter fra 326 nævnes som købstad, men byen var dengang kun en lille flække ved vadestedet over Karup å, nogle sammenklumpede rønner på bakkeskråningen op mod kirken. Af forskellige fund ses, at stedet har været beboet i ca. 5000 år og navnet Skive tydes da også af nogle forskere som en forvanskning af »Skirners høje«, altså af mytologisk oprindelse, mens andre mener, at navnet stammer fra oldnordisk »Skifa«, som betyder stok eller stav, hvorved hentydes til et palisadeværk, der formenes at have omgivet Skivehus i ældre tid.

Skives beliggenhed ved de store vejes skæringspunkt har allerede tidligt skabt forudsætninger for den driftige bys ud-

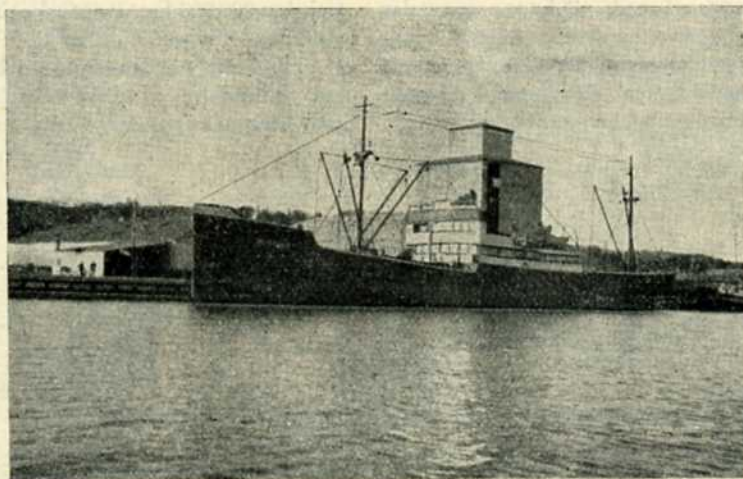
vikling. Her mødes vejene fra store områder: den gamle Adelsvej fra en stor del af Thy og hele Mors til rigets østlige del, vejene fra de forskellige dele af Salling og ligeledes forbindelsesvejen til Holstebro over Sevel og Hjelm hede og her fandtes det bekvemste vadested over åen. Da man ligeledes søværts havde bekvem adgang til Skive og det frugtbare opland gav overskud af landbrugsprodukter, som skulle sælges, har Skive allerede tidligt været en livlig handelsby. I Skives byvåben svømmer en laks under en bro, og at laksefiskeriet tidligt har været en faktor af betydelig økonomisk værdi fremgår af den kendsgerning, at ejerne af Skivehus og Estvadgård anså laksefiskeriet som deres private ejendom, og på enhver måde lagde hindringer i vejen for det laksefi-

skeri, som blev drevet af byens indbyggere, og ejerne af Skivehus og Krabbeholm har ved jordkøb gennem lange tider søgt at lægge hindringer i vejen for byens vækst.

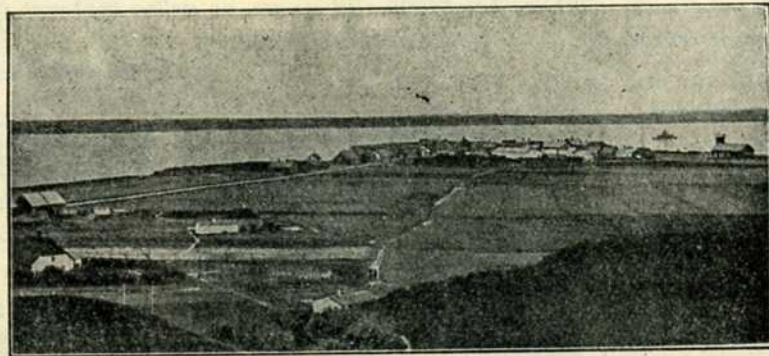
Talrige ildsvåder har bl. a. i årene 1650 til 1750 hærget Skive. Den største var vel nok den, der opstod den 10.—7. 1715. Hele den østlige del af byen blev på få timer ildens bytte, og 50 gårde nedbrændte til grunden. Ifølge de gamle optegnelser raserede brandene i 1725, 1748 og 1749 så slemt, at der kun var »tre små steder« tilbage. Byens indbyggerantal er helt op til midten af det 19. århundrede ret beskedent, i 1850 således kun 1200 og først efter år 1900 kommer der rigtig gang i befolkningstilvæksten. Skive har i dag ca. 15.000 indbyggere.

M. h. t. jernbaneforbindelse med omverdenen var Skive meget tidligt med, og allerede 1864 åbnedes strækningen Viborg—Skive for driften, og det samme gjaldt strækningen Skive—Struer, — et helt år før åbningen af strækningen Nyborg—Strib. I årene 1868—69 anlægges havnen, der allerede 1902 bliver udvidet. 1924 graves et nyt havnebassin og 1948 påbegyndes arbejdet på yderligere et havnebassin. I 1889 får byen sit første slagteri, 1893 mejeri, og i denne periode anlægges også nogle af de store virksomheder, der i dag præger Skive som f. Eks. jernstøberiet, børstefabrikken, bryggeriet m. fl., og at Skive også på andre områder var med, fandt sit udtryk i, at byen først af alle byer fik en folkevalgt borgmester. For den opvoksende ungdom har Skive også vist levende interesse. Indtil 1739 havde byen sin egen latinskole, som imidlertid på grund af for ringe søgning måtte nedlægges. I årene omkring 1800 opstår den almindelige borgerskole sammen med flere privatskoler, og der undervises i dag ca. 2000 børn i byens kommunale skole. Handelsskolen, der er aftenskole, oprettedes i 1887 og har i dag ca. 200 elever. Teknisk skole begyndte i 1860'erne med søndagsundervisning, men fik i 1891 sin egen skolebygning, hvor der i dag undervises ca. 300 elever.

Jeppe Aakjærs digtning er især knyttet til Skive, og ingen har som han kunnet ramme den særlige tone, som vi i dag synes, så enestående og træfsikkert beskriver befolkningen og naturen i Salling og Fjends. Også på den bildende kunsts om-



Skive nordhavn



Glynør først i tyverne

råde har Skive fostret så kendte mænd som Kristen Dalsgaard, der var en søn af een af Krabbesholms tidligere ejere og byfogedsonnen Hans Schmidt, og fra nyere tid kan nævnes en enkelt, den såkaldte Lundømaler Hans Knudsen.

Rundt om byen ligger et landskab af sjælden skønhed, frodige, smilende landskaber veksler med vidtstrakte heder og som bindeled Karup å. Ved Daugbjerg og Mønsted har der gennem århundreder været brudt kalk, og endnu ses de gamle grubegange, og på øen Fur hentes moleret frem af de ejendommelige bakkeformationer. Om Mikkel Færgemand, der foretager den søværts transport af mennesker til og fra Fur, fortælles, at han er så sikker på, at ingen af hans passagerer vil blive på Fur, at han, når han bliver forespurgt om prisen for overfart til Fur svarer, at den ikke koster noget, men at tilbageturen til gengæld koster dobbelt.

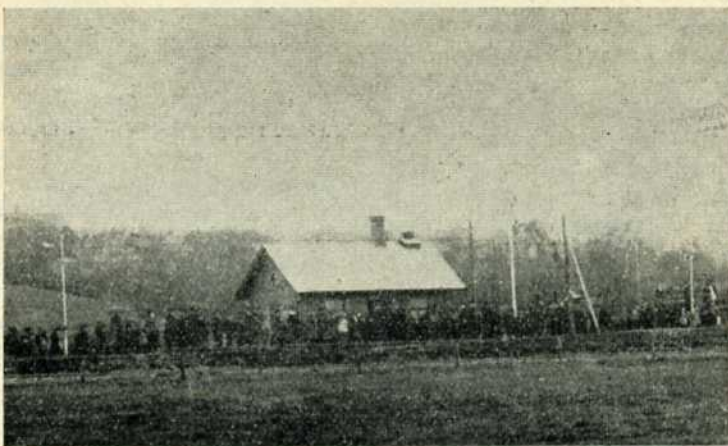
Vest på troner middelalderborgen Spøt trup mørk og dyster bag sine dobbelte voldgrave, og på Hjerl hede giver landsbymuseet vore dages mennesker et indtryk af den gamle bondekultur. Herregårde og kirker, hvis skønne ydre og indre er et nærmere bekendtskab værd, ses som strøet ud over de stærkt vekslende landskaber, og selv om det kunne være fristende at fordybe sig i en beskrivelse af dette landskabs særlige ynde, må jeg se at komme til hovedsagen for denne gang nemlig,

Sallingbanen: Skive—Glyngøre 15. maj 1884.

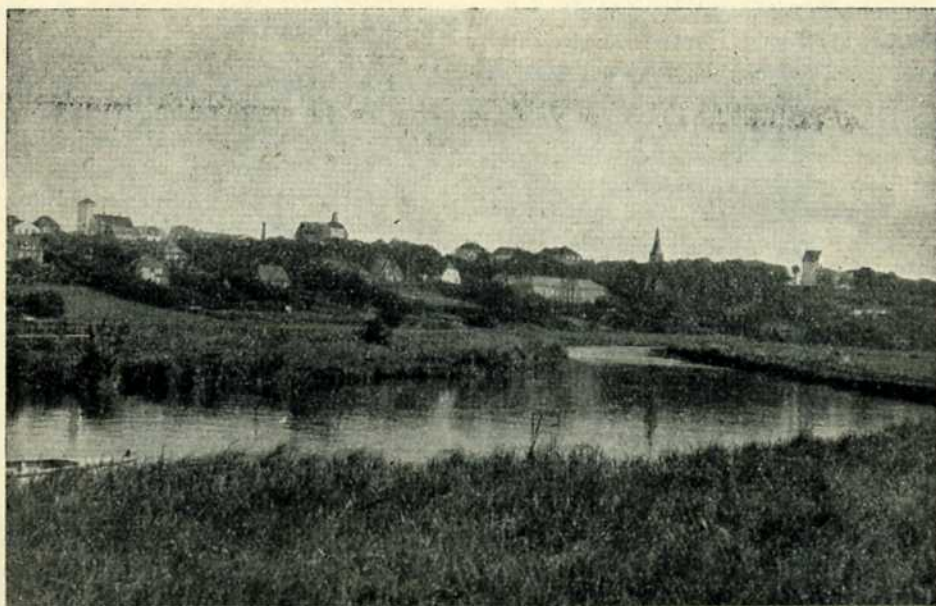
Da det i 1874—75 fremsatte forslag om Thybanen måtte tages tilbage, begyndte man straks at indlede forhandlinger om en bane mellem Skive og Glyngøre, hvilket førte til en lov, der bemyndigede regeringen til inden udgangen af 1876 at give koncession på nævnte baneanlæg samt tilsagn om et statstilskud på 80.000 kr. pr. mill. Der kom ikke den gang noget ud af denne lov, og først i 1878 blev sagen påny rejst i landstinget, hvor man nu forlangte banen anlagt af staten, mod at kommunerne gav tilsagn om et tilskud på 81.000 kr. pr. mill. Dette forslag blev dog først ophøjet til lov i februar 1881.

Efter at kommunerne havde stillet sikkerhed for deres tilskud til banen 80.000 kr. pr. mill., at betale i løbet af 15 år, påbegyndtes arbejdet i efteråret 1882. Den 15. maj 1884 åbnedes banen med 3 tog i hver retning daglig.

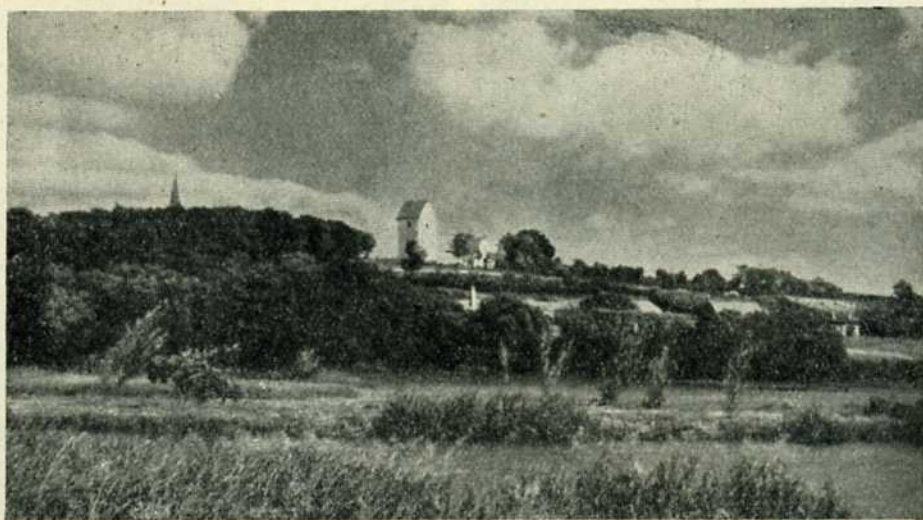
Dagen forud fandt den festlige indvielse sted, og ved festmiddagen i Nykøbing Mors udtalte direktør Holst ønsket om, at man snart måtte se jernbanevogne overførte til Mors. Dette skete dog først fem år senere den 1. oktober 1889. Indtil da blev forbindelsen opretholdt med den private færge »Sallingsund«.



Skive Nord ved indvielsen i 1885. Bygningen er nu stationens pakhus.



Skive set fra sydsiden



Engene og Kirkebakken. Tv. mindesmærket for Jeppe Aakjær

Banegårdsflytningen i Skive.

Jeg opsøgte Skives borgmester Herr Wolhardt Madsen, som, da han hørte hvad sagen drejede sig om, venligt midt i travlheden arrangerede en samtale på sit kontor, en samtale, som borgmesteren sikkert, hvad den medgående tid angår, har måttet konvertere mod noget af sin knap til-målte fritid. Borgmester Wolhardt Madsen er en mand, der tager varmt del i løsningen af dagens problemer og ikke skåner sig selv. Selvfølgelig var borgmesteren også i første række i kampen for Nordsallingbanens bevarelse, et problem, som han havde set vokse sig større og større i de senere år og som nu, i forbindelse med brospørgsmålet, der heller ikke var af ny dato, krævede at blive afgjort. Skive by vil jo også på grund af jernbanestationens flytning og de dermed forbundne store, igangværende jordarbejder, der udføres af Wright, Thomsen & Kier, Aarhus, i de kommende år fuldstændig skifte ansigt. De bydele, hvis handlende i øjeblikket nyder godt af de trafikanter, der kommer med togene, vil naturligvis miste en del ved jernbanestationens flytning, men til gengæld vil en anden bydel få tilsvarende fordele. Også i dette lokale arbejde af meget betydelige dimensioner har borgmester Wolhardt Madsen gjort en stor indsats, og han har i modsætning til såvel stationsforstander Sørensen, Skive, som stationsforstander Stendorff, Nykøbing M., der begge i de nærmest kommende år falder for aldersgrænsen, mulighed for at se de store arbejder færdige og i drift.



Stfst. S. C. Sørensen, Skive H

Stfst. Sørensen stillede venligt en time af en fridag til rådighed for nogle orienterende spørgsmål om det ret komplicerede brospørgsmål og de tilsluttede konsekvensen, og jeg skylder stationsforstanderen

megen tak for den udmærkede orientering, han meddelte mig, og som jeg under mit senere arbejde havde megen gavn af.

Man kan ikke opholde sig længe i Skive, før man opdager, at der mellem jernbanen og byens og oplandets befolkning består et sjældent godt forhold, der undertiden udmunder i en åben hyldelse fra DSB's kunder til personalet. I det hele taget mærker man et livligt og vågent initiativ blandt byens handels- og industrivirksomheder, hvoraf nogle er store og landskendte, og Skive by's erhvervsråd, hvor erhvervsrådssekretær Ellesøe altid var til disposition med oplysninger og billedmateriale til denne artikels afsnit om Skive, følger opmærksomt udviklingen, og griber omgående ind, så snart der er en anledning til at gøre noget til gavn for byen og dens borgere.

På Durup station

var den elskværdige stms. Jørgensen og hans ikke mindre elskværdige hustru behjælpelig med, takket være deres store og intime lokalkendskab, at skaffe mig en del samtaler med byens næringsdrivende om det altoverskyggende problem: skal Nordsallingbanen nedlægges? Det var velgørende at mærke den store good will, som stms. Jørgensen og hans hustru nød. Overalt, hvor jeg kom på Jørgensens foranledning, blev jeg modtaget som en gammel ven, og jeg fik gennem mine samtaler anledning til at slutte forbindelser, hvor fælles livsopfattelse og sympatier efterhånden mandede ud i noget, der meget vel kunne ligne venskab.

Durup er en typisk stationsby med 737 indbyggere, og hele dette bysamfund med dets industrier er skabt af jernbanen og

afhængig af dennes fortsatte beståen. Vi har i sin tid bygget vore hjem og virksomheder op i Durup i tillid til DSB, siger man, og vi er skabt af DSB. Vi kan ikke bestå, dersom vore transportforhold skal ordnes med biler, og vi bliver så nødt til at flytte til den nærmeste by med jernbaneforbindelse, hvilket vil medføre, at medarbejdere og pårørende må flytte med, og man når da, foruden at skabe en uheldelig mistillid til DSB i fremtiden, at se flugten fra land til by fremmet. Fra DSB's side siges så ofte til forsvar mod angreb, at DSB ikke må betragtes under samme økonomiske synsvinkel, som en almindelig forretning — og hvor er det rigtigt. Man taler jo heller ikke om, at de danske landeveje nu har givet så og så stort et underskud, hvad man vel ved en direkte sammenligning med DSB vilde være berettiget til, og hvad med forrentning og afskrivning af de kæmpesummer, der er begravet i de danske landeveje? Af stationsbyerne på denne strækning vil ingen blive så hårdt ramt som Durup, men problemet er, i større eller mindre grad, det samme. Det lille bysamfund i Durup er af en sjælden kvalitet og med et forbilledligt sammenhold, og bl. a. bygger man i Durup-Tøndering kommune en moderne skole til over en halv million kroner. Sognerådsformand Møller sagde under et besøg i hans hjem, at samarbejdet uanset politisk farve var ualmindelig godt, og det var kun sjældent, at man i sognerådet måtte bruge afstemning for at nå til et resultat. Et talende udtryk for fællesfølelsen var det, at man i Durup og nærmeste omegn i det sidste besættelsesår på kort tid kunne samle ca. kr. 17.000.— til det smukke anlæg, som nu smykker byen. En smuk skik



Durup station

