

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-

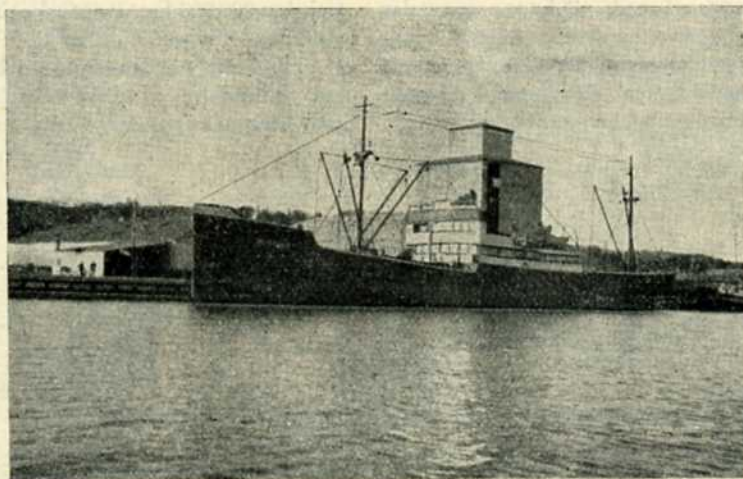
vikling. Her mødes vejene fra store områder: den gamle Adelsvej fra en stor del af Thy og hele Mors til rigets østlige del, vejene fra de forskellige dele af Salling og ligeledes forbindelsesvejen til Holstebro over Sevel og Hjelm hede og her fandtes det bekvemteste vadested over åen. Da man ligeledes 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.

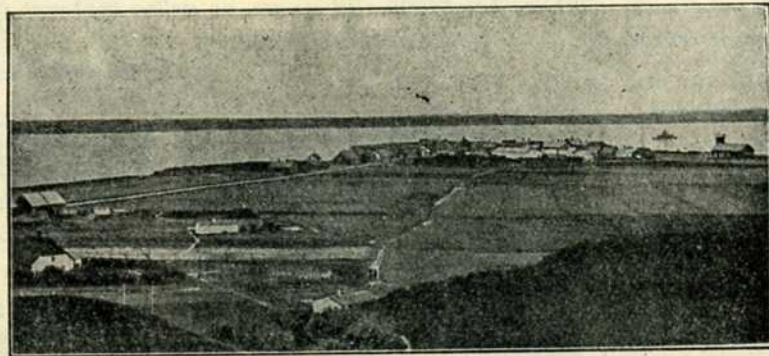
Talrige ildsvåder har bl. a. i årene 1650 til 1750 hærget Skive. Den største var vel nok den, der opstod den 10.—7. 1715. Hele den østlige del af byen blev på få timer ildens bytte, og 50 gårde nedbrændte til grunden. Ifølge de gamle optegnelser raserede brandene i 1725, 1748 og 1749 så slemt, at der 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



Glynørøe 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.

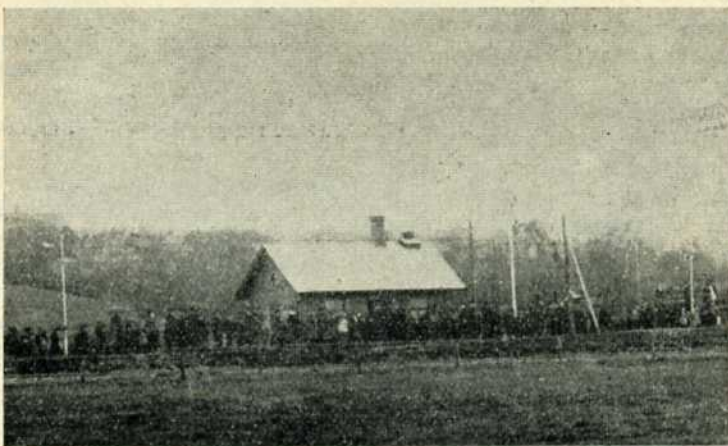
Vest på troner middelalderborgen Spøt trup mørk og dyster bag sine dobbelte voldgrave, og på Hjerl hede giver landsbymuseet vore dages mennesker et indtryk af den gamle bondekultur. Herregårde og kirker, hvis skønne ydre og indre er et nærmere bekendtskab værd, ses som strøet ud over de stærkt vekslende 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.

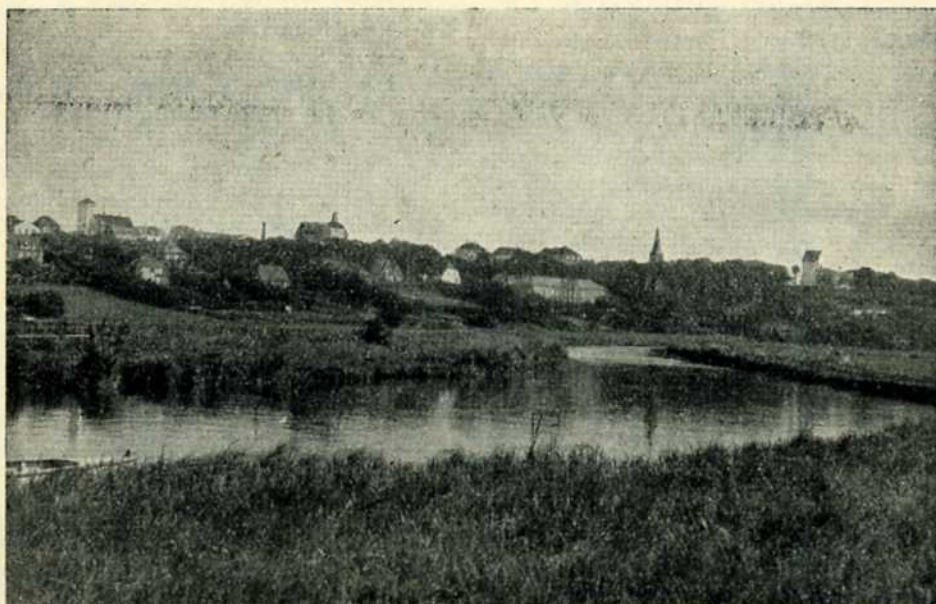
Da det i 1874—75 fremsatte forslag om Thybanen måtte tages tilbage, begyndte man straks at indlede forhandlinger om en bane mellem Skive og Glyngøre, hvilket førte til en lov, der bemyndigede regeringen til inden udgangen af 1876 at give koncession på nævnte baneanlæg samt tilsagn om et statstilskud 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.

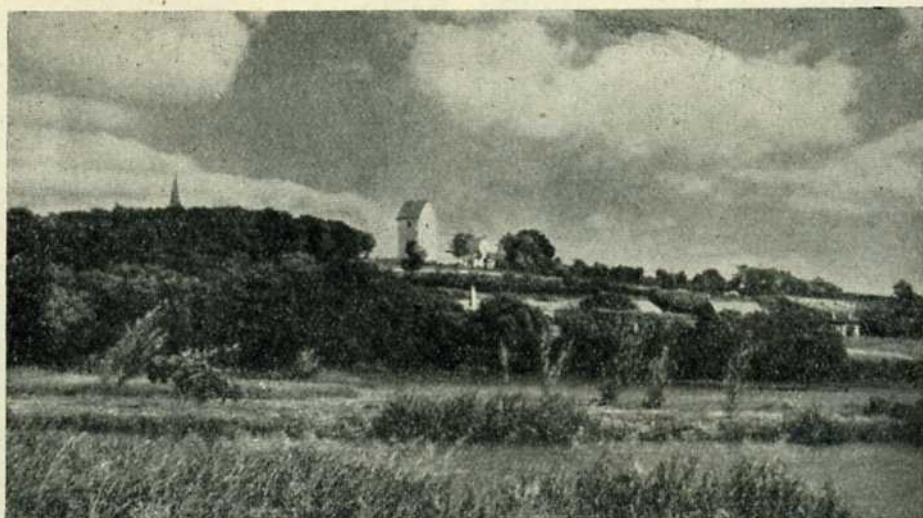
Dagen forud fandt den festlige indvielse sted, og ved festmiddagen i Nykøbing Mors udtalte direktør Holst ønsket om, at man snart måtte se jernbanevogne overførte til Mors. Dette skete dog først fem år senere den 1. oktober 1889. Indtil da blev forbindelsen opretholdt med den private færge »Sallingsund«.



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

giver også en illustration til det sunde demokrati, der trives i Durup. Ved bryllupper f. eks. inviteres til gilde på andendagen, og da sidder de hjælpere, som dagen i forvejen havde serveret, til bords, og fruene fra gildet dagen i forvejen serverer.

Uanset om man talte med skrædermester Overgaard, skotøjshandler Osv. Norup, tømrermester Aage Ravn, købmand Axel Toft, købmand Flodgaard Nielsen eller smedemester P. Thomsen o. m. a., hvis navne jeg ar pladshensyn ikke kan nævne, stod de alle enige i deres syn på Nordsallingbanens bevarelse og ganske uforstående overfor, at den mulighed overhovedet kunne komme til at foreligge, at deres jernbane skulle blive taget fra dem.

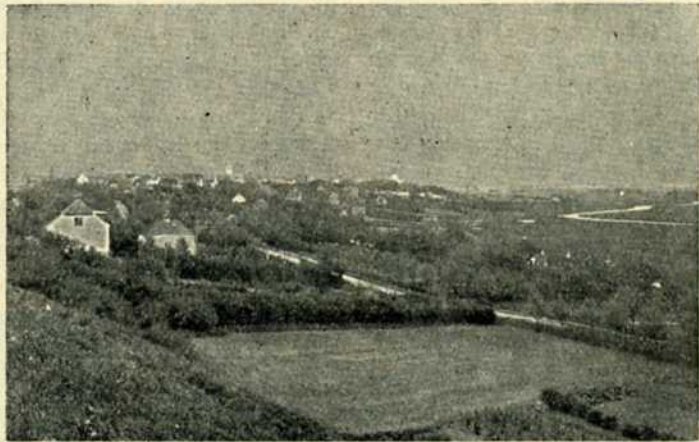
Nykøbing Mors.

På Nybing M. jernbanestation talte jeg med stationsforstander Stendorff, der gennem mange år kendte broproblemet, og som gennem årene på møder havde talt for gennemførelse af en kombineret vej og jernbanebro, bl. a. også ud fra det stille håb, som han deler med mange morsingboer, at det skulle lykkes at få nogle enkelte lyntog ført igennem til Nykøbing M., hvilket selvsagt ville være af uvurderlig betydning for Mors. Stfst. Stendorff havde håbet at kunne komme med i det praktiske arbejde ved broens oprettelse og valgte, da Langaa st. og Nykøbing M. skulle have nye forstandere, den sidstnævnte, med den ovenfor nævnte begrundelse. Nu står aldersgrænsen snart som en realitet for stfst. Stendorff, og han må resignere.

Direktør, konsul , cand. polyt. Axel



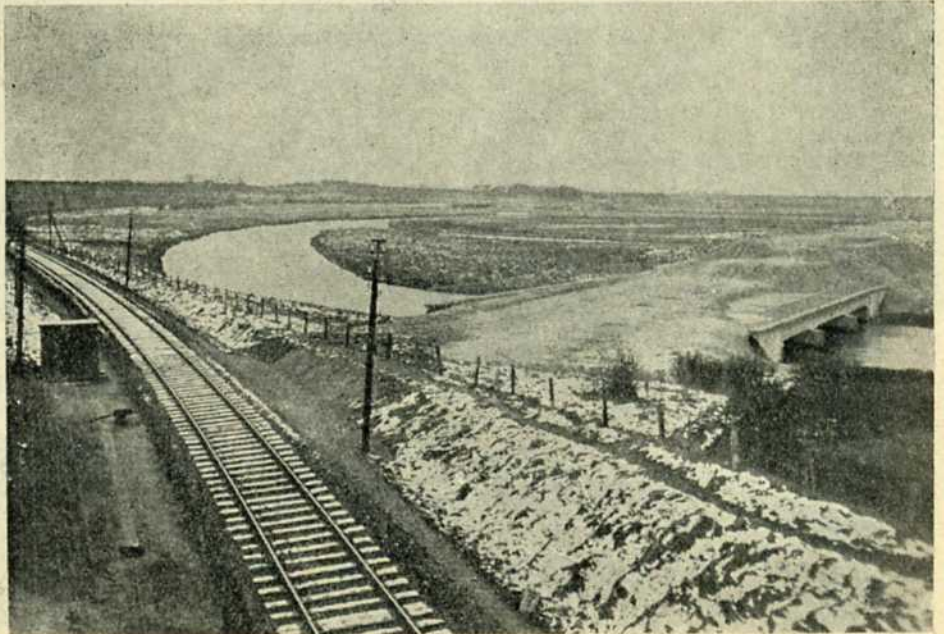
Fra købmandsgårdenes glansperiode, Adelgade 14, Skive



Skive fra Holstebrovej



Østerspigen, skænket af Østerskompagniet ved Nykøbing Mors jubilæum



Første etape til banegaardsflytningen færdig

Gram, Skarrehage molerværk, tilstod mig venligt en samtale om broproblemerne, og konsulen var usædvanlig godt orienteret, hvilket formentlig skyldtes dennes deltagelse i byrådets forhandlinger om sagen som medlem af dette, og konsulens uddannelse som ingeniør, ganske vist maskingeniør, og samtaler med sin samtidige, professor Anker Engelund, vor store brobygger, som gentagne gange havde været i Nykøbing for at diskutere broproblemet, havde sikkert også haft sin betydning. Naturligvis ville den 1200 m lange bro blive betydeligt billigere som ren vejbro, og nedlæggelsen af færgefarten vilde betyde en stor besparelse. Man havde sikkerhed for, at det var teknisk muligt at bygge såvel en vejbro som en kombineret vej- og jernbanebro, men hvad udfaldet ville blive, var det sikkert ikke muligt at spå om.

Direktør T. Pries, Limfjords Østers Kompagniet på Ørodde, ville for sin part gå ind for en kombineret vej- og jernbanebro, men, som direktør Pries sagde: Kan man ikke få den, man elsker, må man elske den, man får. Østers Kompagniet havde en sær aftale med DSB om et fragtbløb på kr. 200.000, men måtte, da togtiderne ikke passede for alle forsendelser, i nogen udstrækning anvende lastbiler for disse forsendelsers vedkommende. Med kærner Nørsgaard fik jeg også en samtale om broproblemerne, og da jeg fra mange sider havde hørt, at Nykøbing med borgmester Axel Ivan Pedersen i

spidsen indtog det standpunkt, at man var ligeglad, blot man fik en bro, bragte jeg dette synspunkt på tale. Kærner Nørsgaard gav mig den rigtige forklaring og henviste mig til at få hans udtalelser verificerede ved en samtale med borgmesteren, som imidlertid befandt sig på rigsdagen.

Efter aftale traf jeg borgmester Axel Ivan Pedersen i rigsdagsbygningen, og efter et par minutters samtale spurgte jeg borgmesteren, om det var rigtigt, at han faktisk var modstander af en jernbanebro. Af borgmesterens svar forstod jeg, at dette ingenlunde var tilfældet, men at en vis taktik på et givet tidspunkt havde været nødvendig. Efter at Viborg amtsråd, med Jens Dalsgård, der tidligere havde været skarp modstander af problemet, men nu af saglige grunde havde ændret indstilling, i spidsen gik ind for bygning af en vej- og jernbanebro, var problemet for så vidt nu hovedsagelig af økonomisk karakter, og det mente man at kunne løse. Under samtaler i Salling hørte jeg ofte den bemærkning: Ja, ja, lad os nu se, Bertel er da på vor side, og for egen regning kan jeg tilføje: Ja, ja, det tror jeg også, at Axel Ivan er. Nykøbing borgmesteren skåner sig ikke i denne sag, som optager en meget stor del af hans tid og tanker, og man må håbe, at han, til gavn for det danske samfund og den befolkning, hvis ubetingede tillid han har, må have lykke til at gennemføre den for alle parter bedste løs-

ning. Mange gode kræfter samarbejder på tinge til støtte for hans bestræbelser.

Virksomheder

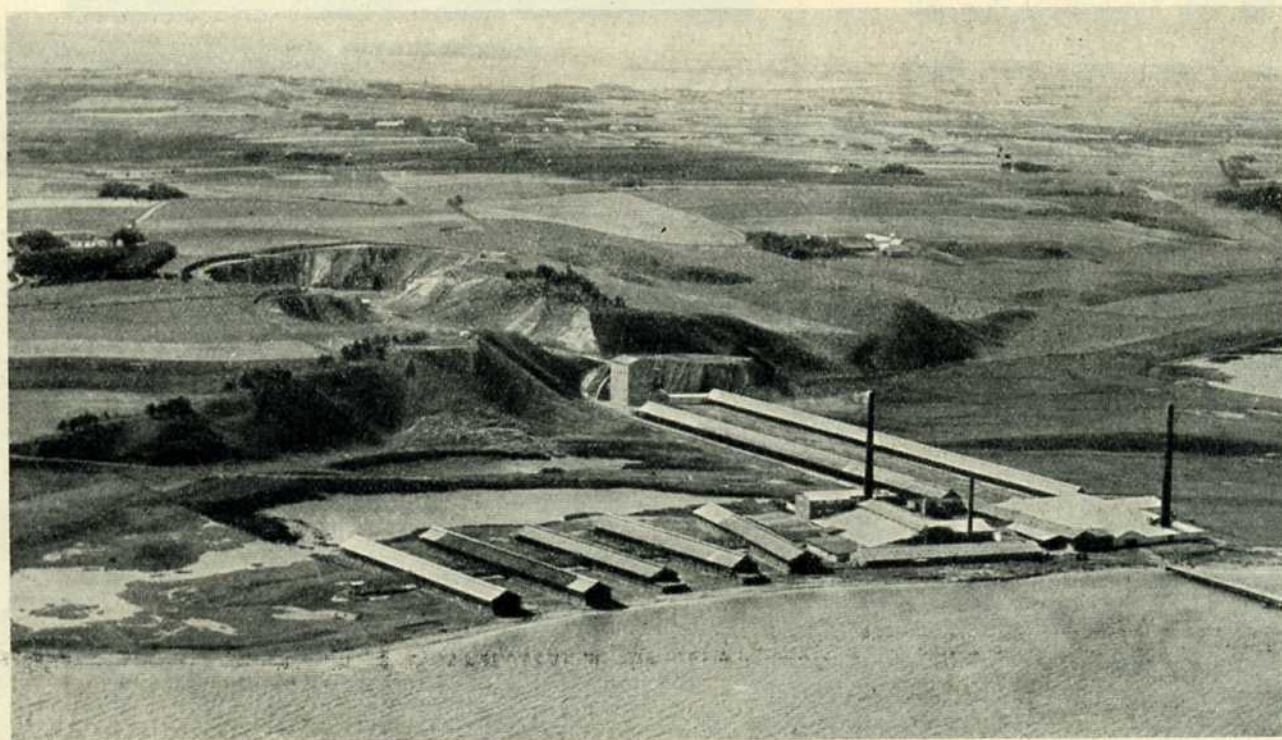
I SKIVE OG NORDSALLING

Skivehus asfalt og kork

er en virksomhed af betydeligt omfang, og denne virksomheds smukke korkparket findes efterhånden i mange af de store nybygninger, hvor det er et meget skattet materiale til gulvbelægning, ikke mindst af den grund, at gulvene straks efter lægningen er færdige til ibrugtagning.

Skive børstefabrik A/S

er grundlagt 1898 af fabrikant A. P. Pedersen, som i 1933 overdrog virksomheden til sine to sønner, fabrikanterne C. V. Pedersen, der døde i 1951, og Gunner Pedersen, og i dag er også afdøde fabrikant C. V. Pedersens søn efter endt uddannelse i udlandet indtrådt i det gamle firma. 1. jan. 1949 blev firmaet, der beskæftiger ca. 100 mennesker, omdannet til aktieselskab. Firmaets indregistrerede varemærke: VIKAN er kendt over det ganske land som en kvalitetsbetegnelse af højeste rang, og hvad enten det gælder grove børsteværker som gadekoste og skurebørster eller husholdningsbørster og pensler, er intet



Skarrehage Molerværk og noget af det skønne Mors

sparet for at fremstille den bedst mulige vare. Man har ofte hørt den udtalelse om børstevarer, at den pågældende vare var håndlavet og derfor ikke kunne laves bedre, og det lyder meget besnærende, men argumentet er ikke desto mindre forkert. Ved den håndlavede børste er alle børsterne trukket på den samme tråd, hvilket medfører, at alle børsterne falder ud, såfremt der på et eller andet tidspunkt sker et brud på denne tråd. På Skive børstefabrik laves børsterne på maskine, og hver enkelt tot børster bliver fastgjort med en krampe, der ved en særlig fremgangsmåde indtager et x-formet leje, så børsterne fastholdes, selv om en tot af en eller anden grund skulle gå løs. Fabrikken har også fremstillet en vaskebørste særlig egnet til vask af jernbanevogne, og ved storimport af råvarer fra alle dele af kloden sørger man for stadigt at forskaffe sig de mest velegnede råvarer til den billigste dagspris.

Børge Hansen, Skive ostefabrik, blev for mere end 25 år siden grundlagt i det fede Salling med domicil i Skive, og med sin hustru som medarbejder har fabrikant Børge Hansen oparbejdet sin virksomhed, der i dag er en af landets førende. Den fine kvalitet, der skyldes de gode mejerier i Salling og Børge Hansens gode, solide uddannelse, har i forbindelse med det forretningsprincip: altid at yde det bedste overfor såvel købere som leverandører skabt dette firmas smukke position.

Fabrikant Magnus Olesen, som har møbelstel og stolfabrik, mener ikke, at man, dersom man på rette sted kender de problemer, der er knyttet til

Nordsallingbanens beståen, vil gå ind for en nedlæggelse, selv om han jo nærer bange anelser for, hvad politikerne kan få ud af diskussionen om Sallingsundbroen.

Gyro, jernstøberi og maskinfabrik startedes i 80'erne af brdr. Johansen som jernstøberi. Efter en rolig udvikling blev virksomheden i 1918 overtaget af Siliam Bjerre, der drev den til 1929. Virksomheden drives nu som aktieselskab med civiling. Ejner P. Foss som formand for bestyrelsen, og den daglige ledelse varetages af prokurist Kirk, der har været i virksomheden siden 1925. Virksomheden, der beskæftiger ca. 170 mennesker, har eget støberi, snedkeri og maskinfabrik, hvor man især fremstiller Vilmo spreder og Gyro kværne. Virksomheden er i de seneste år undergået en gennemgribende modernisering og står i dag som en af de mest moderne i sin art i landet.

Aagaard Nielsens brændsels- og Bygningsmaterialeforretning indehaves af grundlæggeren, den nu 84-årige konsul Aagaard Nielsen, der stammer fra gården Agård ved Herning. Konsulen kom til Skive 1. maj 1894, i hvilken by han fik borgerskab 1912. Konsulen fortalte interessant og levende om et langt livs oplevelser og om sin kærlighed til Skive by og dens opland. Konsulen har i år boet 60 år i Skive og giver bl. a. udtryk for, at han altid som selvstændig har haft et forbilledligt samarbejde med personalet på Skive H.

Blikkenslagerfirmaet J. P. Stærk har gennem alle årene siden grundlæggelsen i 1924 arbejdet for DSB, og efter

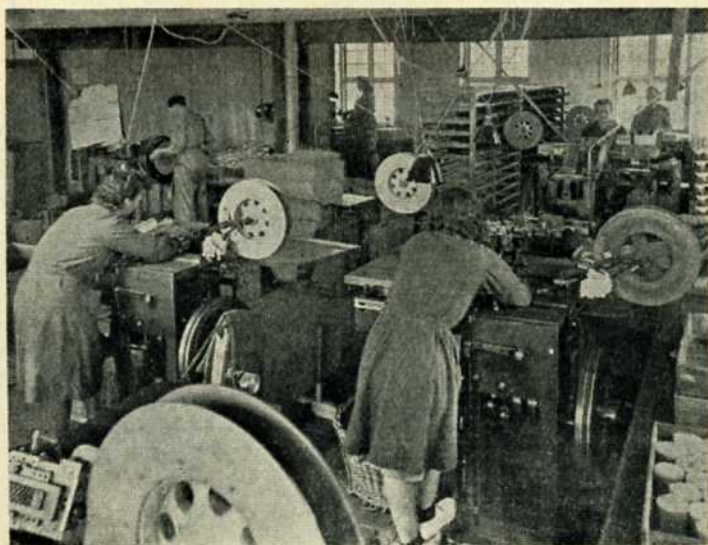
grundlæggerens død i 1951 videreføres forretningen af J. P. Stærk's enke og to sønner Niels og Kaj Stærk, som i forening på den smukkeste måde har forstæet at videreføre det gamle firma.

Smedefirmaet Bitsch

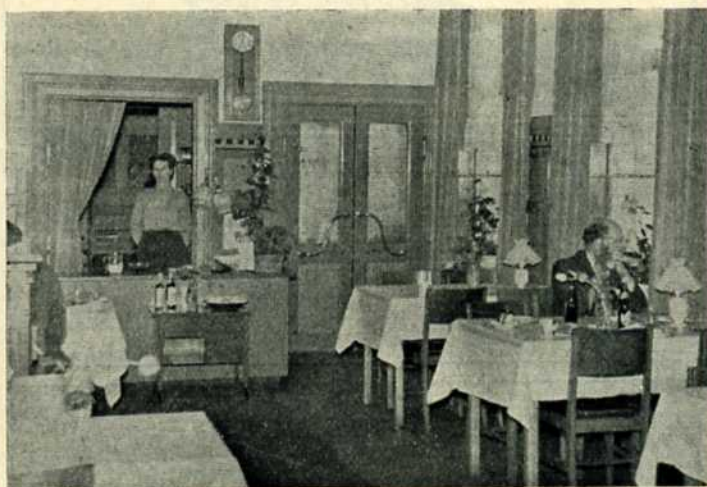
er ca. 50 år gammelt, men smedemester Bitsch har kun været indehaver af firmaet i 14 år, hvoraf han i de 10 har arbejdet for DSB. Han er gennem sin slægt på forskellig vis knyttet til DSB, og i de unge år havde han mulighed for at komme ind ved DSB som håndværker. Smedemester Bitsch valgte dog at blive sin egen mand med den selvstændiges glæder og sorger, men han har ikke fortrudt sit valg. I dag fremstiller han for egen regning i sin virksomhed tunger og sporskifter til DSB, ligesom han har reparationsarbejdet. Bommene er hans smertensbørn, fordi de jævnligt bliver påkørt, selv om det heldigvis sjældent er med et så katastrofalt forløb som påkørslen juleaften 1953. Smedemester Bitsch er stærkt socialpolitisk interesseret og gør i så henseende et udmærket arbejde for sine bysbørn.

Jernbanerestauranten på Skive H.

fik nytårsaften ny vært. Det var fru R. Therkildsen, en datter af restauratør Jensen, tidligere Glyngøre Overfarten, nu Borger- og Håndværkerforening i Ringkøbing. Gennem sin virksomhed i restaurationsbranchen, senest som køkkenchef i Kongenshus Mindepark, er fru Therkildsen velkvalificeret som chef for Skive banegårdsrestaurant, som hun allerede til dels har moderniseret både m. h. t. lokaltiteter og service, og den, der har haft



Skive Børstefabrik



Jernbanerestauranten Skive H

Jernbanerestauranten

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684
Ny Indehaver

Dagens Middag,
2 Retter veltillavet Mad

3.50

Frisklavet Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6

Malerfirma

Andersen & Jensen.

Sct. Paulsgade 7 · Tlf. 36525

AARHUS

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

DURUP MØLLE

Alfred Jensen

Korn - Foderstoffer - Kunstgødning
Statskontrolleret Fjerkræfoder

TLF. DURUP 8

Durup Møbelstelfabrik

v. Magnus Olesen

DURUP - TELEFON 3

Karl Plejdrup

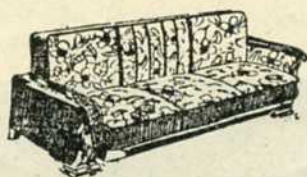
MØBELSTELFABRIK

Durup - Tlf. 86

Durup Møbelsnedkeri og Stolestelfabrik

Søren J. Ladefoged

Telefon Durup 64



Aktieselskabet Durup Polstermøbelfabrik

DURUP - TELEFON 33

Durup - Tøndering Kommune

DURUP

Durup Sukkervarefabrik

Moderne Specialfabrik for Bolcher

Durup - Telefon 9

E. Flodgaard Nielsen

Købmand

Kolonial - Isenkram

Leverandør til DSB-Personalet

Durup - Tlf. 51

anledning til at prøve fru Therkildsens kogekunst ved den lille daglige middag, vil give mig ret. Det er fru Therkildsens hensigt at drive banegårdsrestauranten som regulær restaurant og ikke »blot« som banegårdsrestaurant, og derfor er det også meningen, at søge indrettet en lille, hyggelig fortovsrestaurant. Ved en lille sammenkomst ved tiltrædelsen bød stationsforstander Sørensen fru Therkildsen velkommen og udtrykte de bedste ønsker for den nye restauratrice, der jo ventelig også vil blive leder af restaurationen på Skives kommende, nye banegård. Fru Therkildsen har til DSB det brændende ønske, at hun må få foretaget nogle højst fornødne reparationer i køkkenregionerne inden alt for længe, og da en virksomhed af den art jo står og falder med køkkenet, må man jo i alle parter interesse håbe, det snart må ske.

Durup sukkervarefabrik

indehaves af fabrikant Bloch sen. og junr., og fabrikant Bloch sen. har, som barnefødt i Durup, et sjældent nøjagtigt kendskab til sin bys historie, som han interesserer sig meget stærkt for. Han hører til de industridrivende i Durup, som nødvendigvis må flytte sin virksomhed til en by med jernbaneforbindelse, såfremt Nordsallingbanen måtte blive nedlagt, men, som fabrikanten siger: det kan man da ikke gøre. Hele befolkningen i Nordsalling står enige i ønsket om banens bevarelse, og de bruger den i fuld udstrækning.

Rønberg mejeri og flødeis

hører jo til i Rønberg, men også dette betydelige firma, som er et af landets ældste og største, ønsker Nordsallingbanen bevaret.

Blikkenslagermester

Axel Poulsen, Roslev, der har udført arbejder for DSB på forskellige stationer, siger, at det vil føre til trafikkaos, dersom Nordsallingbanen nedlægges.

Murermester Anker Sørensen,

Durup, der bl. a. har haft ombygningen af Durup st. og i dag er bygmester på den store, nye skole, udtaler sig for banens bevarelse helt på linie med sine bysbørn.

Installatør Kaj Sørensen, Durup, er som håndværker med arbejde for DSB på linie med murermester Anker Sørensen.

Durup polstermøbelfabrik, som ligger i Durup stations umiddelbare nærhed, udtaler ved fabrikant Mortensen sin absolutte tilfredshed med den behandling, han får på Durup st., med hvilken han har et udmærket samarbejde. Også han må overveje flytning af virksomheden, såfremt banen mod hans forventning skulle blive nedlagt.

På Durup møbel og stolefabrik

erklærer fabrikant Ladefoged sig enig i sine kollegers ønske om banens bevarelse, selv om han drypper nogle dråber malurt i bægeret ved sin, desværre berettigede kritik af en noget hårdhændet behandling af hans møbelstel under transport med DSB til Herning, hvilket havde til følge, at han mistede en stor, ny kunde. Ladefoged begyndte sin virksomhed i 1928 og beskæftiger 5-6 mand.

Karl Plejdrup, med hvem jeg havde en hyggelig sludder i hans lille kontor om Nordsallingbanen, begyndte som den første i Durup fabrikation af møbelstel i 1934 og beskæftiger i dag 6-7 mand. Han er en mand midt i

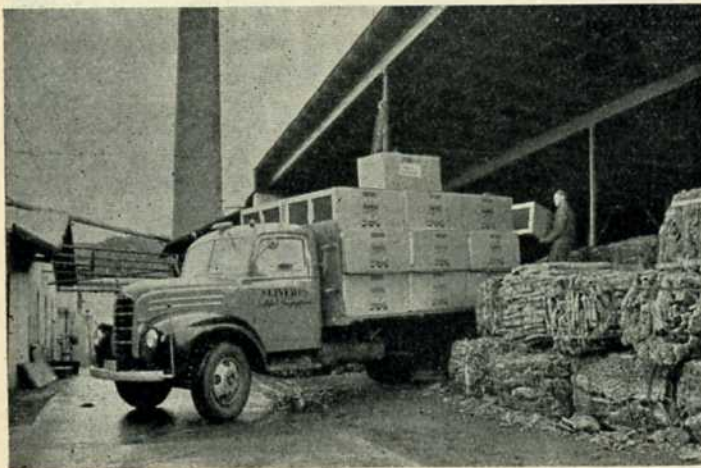
50'erne, ungar, og han fremsætter roligt og besindigt sine synspunkter for banens bevarelse — men hvad hjælper det, siger Karl Plejdrup? Det hele er så stort et spil, at den enkeltes interesser ikke tæller — nu drejer det hele sig jo om penge og overskud, og ingen bryder en lanse for de virkelige værdier, som går til grunde, dersom Nordsallingbanen nedlægges.

K. K. Jensens karosserifabrik i Spøttrup

blev oprindeligt startet som karetmagerværksted den 19/7 1919 af karetmager K. K. Jensen og først i juli 1949, efter stedfundne moderniseringer, omdannet til karosserifabrik. Samtidig optoges sønnen Jens Jørgen Jensen, der var udlært på karosserifabrik i Funder, som medindehaver. Det gamle, solide karetmagerhåndværk forenedes med den moderne indstilling, som J. J. Jensen medbragte, og de karosserier, der siden da er udgået fra virksomheden, taler deres eget tavse sprog om soliditet og skønhed.

Virksomheden er i dag udstyret med alle moderne maskiner, men alle frembringelser bærer dog præg af håndværksmæssig kunnen, og de ti mand, der nu beskæftiges i virksomheden, sætter en ære i at kunne sige, at på SPØTTRUP KAROSSERIFABRIK fremstilles kun det bedste af det bedste.

Stationsforstander Skjødt Pedersen gjorde oprindeligt bladet opmærksom på denne virksomhed, og da vi i en bidende snestorm kom til Spøttrup station, ledsagede stationsforstanderen os i den mørke vinteraften ud til virksomheden. Vi kunne desværre intet se af den smukke, særprægede egn, og måtte nøjes med i stilhed at tænke på de danske privatbaners nye, fine slogan: Skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner. JN.



Skivehus Asfalt og Kork



Spøttrup Karosserifabrik



L. K. I.
Mikkelsen

**Industribyen
Hedehusene**

SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI Tlf. 501

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej 11 . Telefon 2490

Busser Personvogne

Det er ikke alle, der ved —

- at der er fremsat et viaduktprojekt til 1.8 mill. kr. i Hurup.
- at der ikke vil blive bygget flere lejeboliger ved Gedser st., når de under opførelse værende boliger er færdige.
- at Tjæreborg st. har fået udskiftet vingesignalerne med daglyssignaler.
- at Silkeborg st. er blevet forsynet med 25 elektriske ure.
- at Jernbane-Bladet har modtaget nedenstående »klage« fra Københavns hovedbanegård:

Meget ærede Herr Redacteur!

Efterdi Deres blad med dets nye — kulørte — udstyr efterhånden — berettiget eller ikke — rent ud har tiltaget sig en opmærksomhed og interesse i videre kredse, nødes undertegnede I/S (m.b.a.) til at

anholde en i bladets nr. 1 januar 54 side 31 under en rubrik betitlet »Det er ikke alle, der véd...« opført udladelse, der beskylder personer, ja, endog tjenstlige funktioner på Kh for at have annonceret og udspreddt det rygte, at det gode tog 146 en dag uefterretteligt og reglementsstridigt under grov tilsidesættelse af den af det høje generaldirektorat ellers så omgeligt udarbejdede køreplan.

Ihvorvel bemeldte togs unge alder (født: 4/5 53) sammenholdt med dets geografisk ret sydlandske udspring (Italien-Express), kunne have undskyldt, måske endog berettiget, visse tilbøjeligheder hen imod fryghed og ilter frembrusen i dets hele adfærd, nødes man dog til, næst efter at afvise de beskyldninger, der meget vel kan udlægges som rene bagvaskelser, mod et af vore baners kontinentale flag-tog, der kan indebæres i bladets bemeldte opsats, og som må kunne karakteriseres som værende til »ikke uvæsentlig skade i offentlig omdømme«, til at stemple anfaldet som overfald på sagesløs person, endog i offentlig funktion, hvorhos man under henvisning til sikkerhedsreglementets § 33, stk. 4, side 70 b og i medfør af presselovens (Lov nr. 147 af 13/4 38) § 9, stk. 1, sammenholdt med samme §, stk. 6 samt

§ 11, stk. 2 må kræve, at der i først udkommende nummer af det (ærede) blad under ovenbemeldte rubrik (Det er ikke alle, der véd...) og i nøje overensstemmelse med nævnte lovs krav om tilsvarende typographisk anbringelse og udstyr vil være at optage følgende dementi:

„at — der er megen løgn til!“

I. Sags-Anlægsområde
I/S m. b. a.
P A Radox.

P. S. Skulle bladet iøvrigt være i knibe og mangle stof til den famøse rubrik i ophidselsens tjeneste, ville det vel være naturligt — endog aktuelt — at meddele, hvad der sikkert ikke er mange, der ved ordentlig besked med, nemlig at man i generaldirektoratet allerede er stærkt i gang med forberedelserne til nedlæggelse af den urentable strækning Valby—Vigerslev, der — så vidt det er konstateret, ikke har givet reelle indtægter siden 1933, da ledvogteren i Vigerslev solgte sin ged og derfor opsagde kontrakten m. h. t. græsningen på skråningerne.

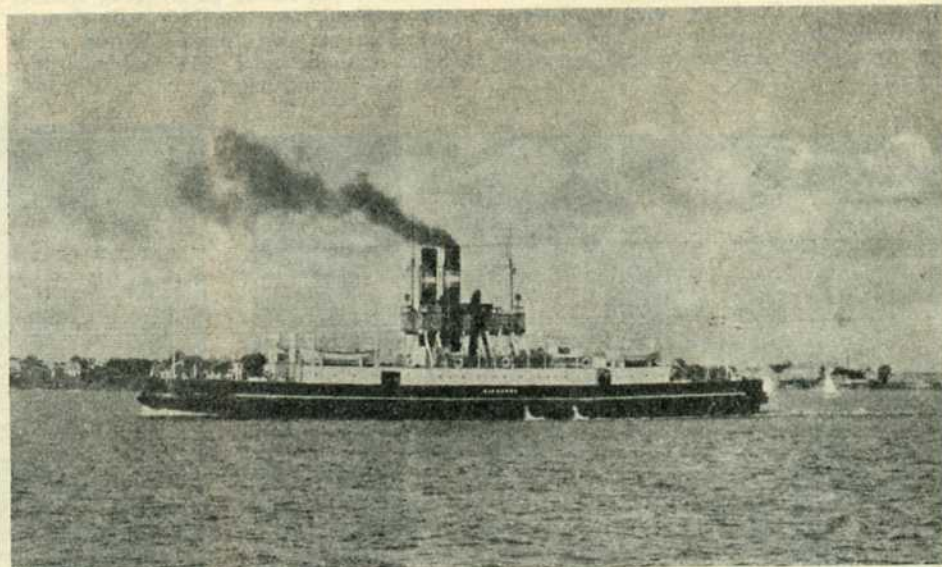
J. Krüger & S

Vandforsynings- og vandbehandlingsanlæg bl. a. til brug for lokomotivføddevand.

Elektrolytisk Vandbehandling
Pumper . Ventilation

KØBENHAVN K

Christiansgade 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater



Færgen på Sallingsund-overfarten



Nymonterede Værelser

Musik og Dans hver Aften
Byens bedste Madsted
før - nu og altid det bedste

Wald. Jørgensen

Tlf. 100 Besøg Limfjordskroen Tlf. 688

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:

✱

Herning Konfektion

ØSTERGADE 30 . TLF. 1901

