



“På sporet” fra Klosterengen til Tværsige.

AF EJNAR THUESEN JOHANSEN

Mens myndighederne i skrivende stund endnu overvejer hvilken bestemmelse, der skal tages om den forlængst med transport nedlagte jernbanestrækning Randers-Ryomgård, kan det være nærliggende i dette årsskrift at dvæle lidt derved, da næsten 75% af baneanlægget netop gennemskærer de nordlige og østlige områder af Sønderhald kommune. Bortset fra et par kilometer omkring Allingåbro er det hele strækningen fra Klosterengen til Tværsige.

Overalt på de da ensomt beliggende stationer stod festklædte modtagelseskomiteer, benovede tilskuere og skolebørn med dannebrogslag og sangbog i hånden for at byde toget velkommen på indvielsesdagen den 24. august 1876. Da banen blev nedlagt efter 95 års brug i 1971, markeredes denne begivenhed kun med et enkelt beklagende skuldertræk.

I 1869 var banestrækningen Randers-Ålborg åbnet, og forskellige røster udtrykte ønske om at føre jernbanenettet ud til Djursland. Ved lov af 23. maj 1873 udstedtes koncession på en bane mellem Randers og Grenå på en af to mulige linier. Det ene forslag skulle gå over Aarslev, Clausholm, Krogsbæk, Thorsager, Kolind, Lyngby til Grenå, mens det andet blev stort set den linie, som har været kendt siden.

At det blev den såkaldte “fjordrute” (kaldenavnet nok fordi hele strækningen gennemløber det mest sumpede område), der vandt tilslutning, skyldtes mest den nylig valgte konsejlspræsident (statsminister) Jacob Brønnum Scavenius Estrup, til Fjeld og Skaføgård, der også ejede floes teglværk. Da samtidig nogle af de mest prominente modstands-politikere, venstremanden Neergaard og socialdemokraten P. Knudsen også repræsenterede valgkredsene i Randers og Djursland, kan man nok gætte på, at det var deres private og politiske interesser, der gjorde udslaget for banens beliggenhed.

Handelskredse i Århus frygtede, at den handel, der tidligere var normaliseret i det århusianske handelsområde, ville gå til de kommende stationsbyer og til Randers, og det var givetvis også de tre Randers-politikeres hensigt. Så allerede knap to år efter åbnedes strækningen Århus-Ryomgård, efter at forbindelsen til Grenå var etableret. Al denne "jernbanesyge" gjorde, at efter århundredskiftet var der også jernbaneforbindelse Trustrup-Ebeltoft og Ryomgård-Gjerrild-Grenå, hvorimod planer med en jernbane fra Allingåbro over Ørsted til Fjellerup og flere andre ideer måtte opgives.

Hidtil havde man jo ikke kendt andre transportformer end sine egne ben, på hesteryg eller kørende med heste- eller okseforspand. Så det er naturligt, at jernbanedriften fik enorm betydning for de områder, der bedst kunne udnytte denne fordel.

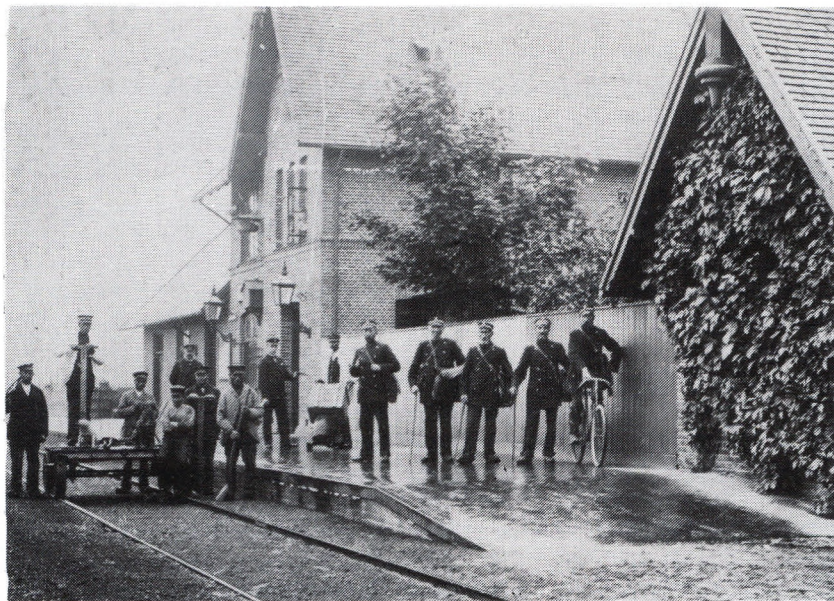


Volk Mølle Holdeplads

Såvel persontrafikken som godsbeholdningen af de videre forarbejdede produkter fra de omkringliggende mange naturforekomster i moser, skove, fjordarealer samt ler- og mergelholdige skråninger, blev hurtigt meget udnyttet. I de første mange år var det først og fremmest Uggelhuse station, der fik den største værdi med transport af mursten fra Floes teglværk samt med tagrør og andet, som fjorden og engene omkring kastede af sig. Senere blev det Auning, hvor forudseende pionerer fandt beliggenheden ideel med industrivirksomheder for videreforarbejdning af omegnens naturprodukter. Der var ved stationerne anlagt forskellige skifte- og rangerspor, hvilket var en betingelse for fra-

og tilkobling af den kørende togstamme. Der kunne daglig i storhedstiden afgå 5-10 fuldt læssede jernbanevogne herfra med både råtræ og mere eller mindre behandlet træ til både bygningsbrug samt møbler og madrasser. Kørsel med kartofler og kartoffelmel var heller ikke ubetydelig, men især i begge krigsperioder var det store boom forsendelse af tørv, briketter og formbrændsel. At Auning fik den største vækst blandt strækningens stationer skyldtes, at hovedvejen Randers-Grenå krydsede jernbanen netop her. Hver dag sidst på formiddagen fra Randers og sidst på eftermiddagen fra Ryomgård kom "slæberen" langsomt trækkende mange fyldte godsvogne efter sig med egnens produkter. Det største antal, som undertegnede som barn har talt, var 28 fuldt læssede vogne, men da var der også to lokomotiver til at trække og et bagpå til at skubbe.

Postbesørgelsen blev selvfølgelig også intensiveret, så breve og pakker endda blev sorteret i den altid bagerste postvogn i trækket. Man kunne endda lægge et brev i postkassen i Uggelhuse om formiddagen, som modtageren i Auning så fik bragt ud samme eftermiddag med postbudet. Det var dengang, da alle opgaver blev udført med håndens bevægelse og hovedets snilde, inden automatik og computerstyring blev indført, - som det nu hedder sig til gavn for helheden - nåh!



Auning station (omkring 1898-1900?).

Persontrafikken fik nok lige stor betydning for alle stationer for forbindelsen til Randers, både for arbejdere, handelen og skoleelever. Søndagsturen for Randers-borgerne var især aktuel til Volk Mølle og Uggelhuse. For den førstnævntes vedkommende den helt store succes, når der var motorløb i bakkerne, så var der flere tusinde tilskuere med toget. Selv Floes holdeplads fik sine store dage, når de traditionelle idrætsstævner blev arrangeret på den i skoven veltillrettede idrætsplads.

Langs jernbanen var de mange vejoverføringer beskyttet enten med led og et møllehjul eller bomme, af hvilke ved de førstnævnte den enkelte selv "under strafansvar" skulle åbne og især lukke igen. Det må have været drøjt f.eks. at være mælkekusk og hver eneste dag to gange at skulle igennem her, og måske kunne han endda have to overskæringer på sin rute. Bommene blev enten betjent fra stationen eller en på strækningen i et "banehus" boende ledvogter, som samtidig flere gange daglig på sin trehjulede banecykel skulle kontrollere banelegemets sikkerhedsmæssige forhold fra stationen og halvvejs til næste station. Op- og nedhejsning af bommene foregik håndbetjent med et sindrigt indrettet apparatur med drejning på et håndtag forbundet med et kamhjul omviklet en jernkæde, der fra betjeningsstedet var beskyttet i en trækkanal, og således videreført til at påvirke bommens bevægelse. Fra et ledvogterhus lidt syd for Auning var dette kædetræk på over 500 meters længde ud til vejen mod Tvørsige. Særlig imponerende var det, når man så, hvordan to hold bomme samtidig skulle betjenes, så måtte begge hænder bruges uafhængig af hinanden.

Ca. en kilometer på begge sider af en station var der også et signal, der skulle hejses, før togføreren havde tilladelse til at køre videre. For at vagterne kunne vide, når et tog var på vej, blev der givet alarm ved afgang fra nabostationen, og såvel en indendørs som en udendørs klokke med meget høj klang lod vagnen fortælle, at nu skulle man være klar med sit gøremål, når toget var i sigte. Denne sikkerhedsmæssige metode svigtede faktisk aldrig, for det var en æres-sag for den vagthavende for ikke bagefter at måtte lægge øre til bebrejdelser og ironiske bemærkninger fra såvel overordnede som hele egnens befolkning. Når signalet ikke var hejst, holdt toget nemlig stille og lod sin skingrende fløjte lyde, indtil den formastelige i meget hurtige vendinger udførte sit hverv. Man hørte egentlig aldrig om uheld, for alle havde respekt for det sikkerhedsmæssige både banepersonalet og de omkringboende, der skulle krydse sporene. Det var først, da de motoriserede køretøjer steg i tal, og især da man samtidig indførte ubevogtede jernbaneoverskæringer og bevogtede med automatiske bomme og blinklys, at katastroferne indtraf med mange dødsfald og invaliditeter til følge af denne modernisering. Fare for selve togpassererne har man heldigvis ikke oplevet, skønt både heste, kreaturer og andre dyrs påkørsel ofte gav alvorlige problemer.



Uggehuse station set fra forsiden.

Helt uden for normale forhold kan det dog nævnes, at et tog med arbejdere fra Randers til Tirstrup flyveplads den 4. april 1945 blev udsat for jernbanesabotage mellem Floes og Grund, hvorved to blev dræbt på stedet, og yderligere to døde kort efter af deres kvæstelser. Det var for øjensvidner et sørgeligt syn at se "damphesten" lægge sig til hvile på baneskråningen, mens de splintrede gamle personvogne lå omkring. Så dermed er man nået op på mindst 10 personer, der er omkommet på strækningen.

Alt dette er nu historie, for i over 20 år har banelegemet ligget ubenyttet hen, og især rangerområderne ved stationerne virker skæmmende og de mange sørgelige begivenheder skræmmende. Men så længe "veterantogs-fans" ved propaganda kan forsinke den endelige afgørelse, må vi vente på sporenes fjernelse. Forslag om gang- og cykelsti kunne nok virke mere tillokkende for motionister, og for disse og andre ville f.eks. strækningen fra Allingåbro til Auning blive omtrent halveret.



Forbindelsen til omverdenen

For omkring 500 år siden var der forbindelse fra Grenå til Randers nord om Auning med udgangspunkt i det nord-østlige hjørne af Lyngroden og videre omtrent ad grusvejen nord for Skovdalsvænget og ind syd for kirken med afstikning i syd-vestlig retning gennem Gl. Estrup møllegård og over træbroen ved Å-huset. Men senere var den flyttet til syd om byen omtrent, hvor den nyanlagte omfartsvej har sin placering og videreført herfra af den gamle vej over åen. Folk i almindelighed havde selvsagt ikke megen forbindelse til hverken verdenskortet, landet, man beboede, eller selv den nærmeste omegn. Der fandtes jo kun „Apostelens heste“, altså egne ben som transportmiddel, hvis ikke nogen havde en rigtig hest forspændt en kærre eller endnu bedre en slæde om vinteren. Det er da også ganske betegnende, at hvis nogen gransker i sin slægtshistorie, behøves næsten kun kirkebøgerne i eget sogn eller nabosognet for at finde familiesammenhæng og øvrige oplysninger for at få sit formål opfyldt. Ganske naturligt var da også næsten alle sognets indbyggere i familie med hinanden på en eller anden måde. Korrespondancen var minimal. Postvognen Randers-Grenå kørte igennem Auning og afleverede postsagerne i Gl. Estrup kro og købmandshandel, det der nu kaldes „Å-huset“ lige efter møllegården. Befolkningen kunne så selv hente sin post der. Da landevejen hen i 1800-tallet blev ændret til den nuværende linie, flyttedes kroen til en bygning (senere nedbrændt) syd for de to gule huse umiddelbart inden den nye betonbro, og det er disse huse, der i dag lidt fejlagtigt kaldes „Den gamle kro“. Det vil af det her berettede let skønnes, at det var en begivenhed af rang der timedes Auning, da jernbanen 24. august 1876 åbnedes, og der blev station og postindleveringssted i byen. Der var daglige forbindelser omtrent hver time i begge retninger, og 10-30 af- og påstigende rejsende var det normale. Ventesalen og perronen blev et meget benyttet samlingssted for byens folk både for at modtage eller tage afsked med gæster, men måske mest af nysgerrighed og for at træffe bysbørn. Kort tid inden banen kunne have fejret loo-års jubilæum, blev persontrafikken nedlagt, og kun et par enkelte godstog benytter skinnelægemet, der stadig eksisterer, - men på det allersidste er disse godstog i konkurrence med landevejstrafikken også ophørt, og sporene agtes opbrudt.



Indkørsel til Auning Station fra Randerssiden

Tog-trafikkens ringe indflydelse på bylivet vil sikkert ikke overraske mange i dag, men vi behøver ikke at gå så forfærdelig mange år tilbage, før jernbanen havde enorm betydning for Auning, ja, uden overdrivelse kan man vist godt sige, at uden jernbanen var Auning by aldrig vokset frem til det, den er i dag.