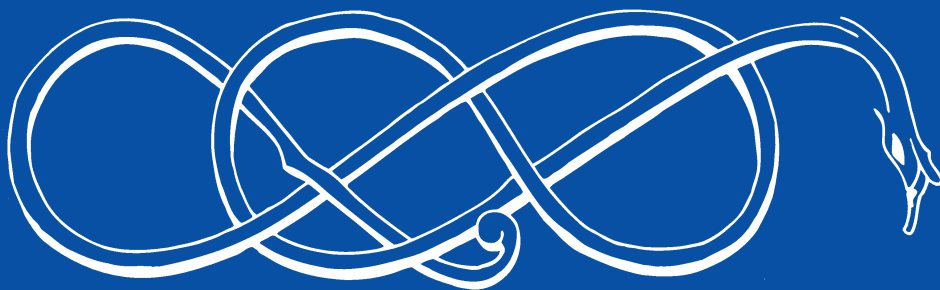


Lokalhistorisk forening for Sønderhald

2024



Lokalhistorisk forening for Bønderhald

Årsskrift 2024

Sønderhald Egsarkiv

Elmelundsvej 11, Øster Alling, 8963 Auning

Tlf. 86 48 37 84

E-mail: sonderhaldegnsarkiv@gmail.com

www.sonderhaldegnsarkiv.dk

Åbningstid: Mandag kl. 14-18. (Lukket i hele juli og december måned).

Nærværende årsskrift for 2024 er trykt i 250 eksemplarer og udgivet af

Lokalhistorisk Forening for Sønderhald og Sønderhald Egsarkiv.

Eftertryk af årsskriftet - helt eller delvis - kun tilladt med udgiverens tilladelse.

Ansv. for årsskriftet: Hanne Byriel, byriel@hotmail.dk, tlf. 30 26 50 69

Ekspedition: Inger Millard, inger@ingermillard.dk, tlf. 22 67 50 08

Ekstra eksemplarer af årsskriftet 2024 kan købes for 60 kr. pr. stk.

Tidligere årsskrifter kan afhentes gratis i arkivets åbningstid så længe lager haves eller læses på arkivets hjemmeside.

ISSN 0109-4017

INDHOLD

Forord

Niels Ole Birk 3

Min far var Aunings sidste rejsebud

Jens-Ole Johnsen 5

Fausing-Aarhus rutebilforbindelsen

Uddrag fra Fausingbogen, 2012 10

Taxakørsel og vognmandsforretning

Uddrag fra Fausingbogen, 2012 14

Amtsvejinspektøren

Ellen Byriel 18

Vejsager fra 1824 og 1826

Fra Else Pedersens arkivmateriale 22

5-årige Haralds oplevelser i julestormen 1921

Uddrag af Harald Glerups erindringer 28

Forord

AF NIELS OLE BIRK

Miljø & Teknik udvalget, Kommunalbestyrelsen, Norddjurs Kommune

Årets årsskrift fra Sønderhald Egnsarkiv kaster et tilbageblik på en væsentlig del af hverdagslivet gennem tiderne:
Hvordan har vi rejst i Danmark og hvordan har transportmidlerne udviklet sig gennem årene?

I dette årsskrift får vi et indblik i, hvordan folk har bevæget sig, både i hverdagen og i særlige perioder af året, og hvordan trafik har været med til at forme vores landskab og samfund.

Det er blandt andet de gamle rutebiler, som i flere årtier var det bærende element i transporten mellem de små landsbyer og byerne. Rutebilernes ankomst betød, at lokalbefolkningen fik nemmere adgang til omverdenen. Rutebilerne var ikke bare transportmidler, men også sociale knudepunkter, hvor folk mødtes, udvekslede nyheder og fik indsigt i livet uden for deres eget nabolag. Hvordan disse rutebiler arbejdede og hvilke ruter de dækkede, giver os et spændende billede af, hvordan mobilitet engang blev organiseret i en tid, hvor biler var noget nyt og måske endda lidt fremmedartet.

I dag er vi som samfund og kommune ved at gentænke den kollektive trafik her på næsetippen af Jylland, det gør vi i stigende grad med flexknudepunkter i Norddjurs Kommune, som refererer til specifikke steder, hvor der er mulighed for at ændre og tilpasse trafik- og transportinfrastrukturen. Det kan for eksempel handle om placering af nye flexknudepunkter, busstoppesteder, justering af trafikstrømme eller etablering af fleksible transportløsninger, der kan tilpasses borgernes behov i området.

Formålet med flexknodepunkter er at forbedre tilgængeligheden og effektiviteten af offentlig transport samt skabe en mere smidig og bæredygtig transportløsning, der kan imødekomme de lokale behov. I Norddjurs Kommune er flexknodepunkterne en del af en strategi for at fremme grønne og fleksible transportmuligheder.

Vi ser også nærmere på en mere lokal skikkelse, nemlig rejsebuddets rolle i Auning. I mange år var rejsebuddet en vigtig del af kommunens transportstruktur. Denne artikel fortæller om de funktioner, som rejsebuddets arbejde indebar, og hvordan han eller hun sørgede for, at varer, breve og meddelelser kunne blive bragt til de respektive folk. Det var en funktion, der var særligt vigtig i en tid, hvor ikke alle havde biler, og hvor offentlig transport ikke altid kunne dække de behov, som folk i landsbyerne havde.

Der vil også være billeder af de snehegn, som i årtier var en fast del af vinterbilledet i vores lokalområde. Når sneen fyldte landskabet, var det en nødvendighed at bygge hegn for at holde vejene åbne og sikre, at folk kunne komme frem til de steder, de skulle. Disse beretninger/billeder giver os et indblik i de udfordringer, som vinteren medførte for både transport og dagligliv, og hvordan lokalbefolkningen gik sammen om at løse problemerne.

Håber dette årsskrift vækker både erindringer og undren over, hvordan transporten har udviklet sig i kommunen, og hvordan de forskellige former for trafik har påvirket livet i egnens byer og landsbyer.

Rigtig god læselyst.



Hugo Johnsen på vej over Randers Bro med varer under besættelsen.

Min far var Aunings sidste rejsebud

AF JENS-OLE JOHNSEN

Et rejsebuds funktion var at ordne små indkøb, bytte varer eller aflevere forskellige ting i Randers for folk i Auning.

I 1900 starter Rasmus Pedersen Frosted op som rejsebud i Auning. Han har samtidig en frisørsalon i Østergade 2. Han tog morgentoget til Randers, hvor han gjorde dagens ærinder, og vendte hjem om eftermiddagen og fordelte de indkøbte ting rundt i byen. Derefter drev han sin frisørsalon fra sidst på eftermiddagen og om aftenen. Peder Marius Højholt overtager rejsebudforretningen efter Rasmus Pedersen Frosted. Han bygger desuden ejendommen i Kirkegade 20 i 1907.

I 1923 køber min farfar, Jens Johnsen Jensen, både rejsebudsforretningen og ejendommen i Kirkegade 20 af Peder Marius Højholt. Min farfar tog toget hver morgen ind til Randers for at ordne dagens forretninger og igen toget hjem om eftermiddagen. Min farfar blev ikke så gammel, han dør i 1939, kun 50 år gammel fra kone og 8 børn, hvoraf de 3 var ukonfirmerede. Min far, Hugo Johnsen, er på dette tidspunkt bosiddende i København, men bliver kaldt hjem, for at overtage sin fars forretning og forsørgelsen af familien, 24 år gammel.

I starten driver min far forretningen på samme måde som hans far gjorde. Dagen startede ved 7-tiden med at han hentede varer rundt i byen, og når det var klaret, tog han toget ind til Strømmen Station i Randers. Varerne blev fragtet i togets pakvogn. Ved stationen stod en trækvogn, så han kunne få varerne op på rejsebudscentralen. Derfra fordelte han varer rundt i byen og hentede det, som skulle med hjem til Auning. Ved 15-tiden gik igen toget fra Strømmen Station mod Auning, og når han kom hjem, skulle han så rundt i Auning for at aflevere de indkøbte varer. Arbejdsdagen sluttede omkring ved 17-tiden. Og dengang arbejdede man også om lørdagen. Min far var også rejsebudskommissionær, det vil sige, at han måtte ordne bankforretninger for folk.

Rejsebudscentralen i Randers

I Randers var der oprettet en rejsebudscentral i de gamle sygehusbygninger på Hobrovej. Der mødtes rejsebudene fra: Allingåbro, Pindstrup, Hadsten, Fårup, Langå, Laurbjerg, Gassum, Hadsund, Bjerringbro, Hammershøj, Mariager og Auning.

Rejsebudene havde en forening, som de hver især betalte et kontingent til. Den stod for driften af rejsebudscentralen og lønnen til den ansatte medarbejder, der passede ekspedition af gods og telefon. De havde også hver deres cykel og trækvogne, så det var nemt at hente og bringe varer i midtbyen.

Jeg husker det fra mine ture med min far, som et rart sted at være og et godt arbejdsmiljø. Det var der de spiste deres madpakke i frokoststuen, og hvor der var en summen af travlhed. Rejsebudene brugte aldrig hinandens rigtige navne, men brugte bynavnet,



Rejsebudscentralen i Randers i 60'erne.



Rejsebud Hugo Johnsens arbejds cykel og privatbil, en Ford Popular årgang 1956.

hvor de kom fra, så min far hed Auning. De havde et fantastisk samarbejde, og de var gode kollegaer. Rejsebudene havde et slogan: *“Man er ikke et rigtig rejsebud, før man har købt en damehat”*.

Fremskridtet begynder at gå hurtigt

I 1952 bliver min far og mor, Else Johnsen, gift. I 1953 kommer min søster Åse og i 1956 kommer jeg til verden.

I starten af 50'erne får min far telefon, og nummeret han får er nr. 98. Det betyder rigtig meget, for så kan kunderne ringe om morgenen og bestille tid til afhentning af varer, og om eftermiddagen er der også mulighed for at aftale ting til den næste dag, så dagene bliver derved mere effektive.

Midt i 1950'erne tager min far kørekort til bil. Det gør han hos kørelærer Hermann Christiansen, Auning. Det var noget nemmere at tage kørekort den gang, eksempelvis foregik teoriundervisningen i bilen efter køretimen.

Så da kørekortet er erhvervet, køber han en VW Transporter, et såkaldt “Rugbrød”. En bil som han er meget glad for, han når faktisk at slide tre “Rugbrød” op, et blå, et rødt og et beige, inden han stopper. Hjemme hos os, blev bilen aldrig kaldt andet end “Rugbrødet”.

Med bilen bliver dagen meget lettere. Dagen starter kl. 7 med lidt telefonsnak, derefter rundt i byen og samle varer ind, og omkring kl. 9 var der klar til afgang mod Randers. Han brugte dog stadig cyklen, som stod på rejsebudcentralen, til ærinder i den indre by. Ved 15-tiden var han igen i Auning, klar til at køre rundt med dagens varer. Dagen sluttede omkring kl. 17.

I 1960 bliver der bygget en stor dobbelt garage, omme bag vores hus, til “Rugbrødet” og privatbilen, en Ford Popular årgang 1956.

Fra starten af 1960'erne, da jeg er omkring 6 år gammel, husker jeg, at der kom utrolig mange mennesker i vores hjem. De kom vedr. forskellige ærinder, det kunne være om ting, der skulle købes i byen, men det kunne også omhandle ting, der skulle fornyes, f.eks. kørekort, jagttegn, lotterisedler og lignende. Min far havde altid forskellige attester liggende til fornyelse af diverse ting, og de blev så udfyldt hjemme i vores stue.

En som kom tit hos os, var bedemand Jens Arne Bering Nielsen, han kom med dødsattester, der skulle afleveres i skifteretten i Randers. Hver gang vi så Jens Arne gå forbi køkkenvinduet, sagde min far: *"Så nu kommer Jens Arne, hvem mon der nu er død?"*. Ofte skulle min far også have kisten med hjem fra Randers.

Med min far på arbejde

En gang hvor jeg var med min far på arbejde, skulle vi i skifteretten med en dødsattest. Da vi gik derfra sagde han: *"Vi skal også have hentet en kasse, som han skal ligge i, men det er det sidste sted vi skal hen, inden vi kører til Auning"*. Grunden var at kisten skulle stå på tagbagagebæreren af *"Rugbrødet"*, og den ville han ikke køre rundt med, mere end højst nødvendigt.

Jeg husker også, når der var sække med kaffe til købmændene, så duftede der dejligt af kaffe i bilen. En duft jeg stadig kan huske. I 1967 stopper han med at arbejde om lørdagen.

Rejsebudene havde deres favorit butikker i Randers, hvor de købte deres varer til kunderne, for der fik de procenter på deres køb. Det udgjorde sammen med budpengene en del af fortjenesten. Når vi handlede i de butikker privat, fik vi de samme procenter.

Jeg kunne godt lide at gå min far i møde, når han kom til Auning om eftermiddagen, så var jeg med rundt i byen og aflevere indkøbene til de forskellige kunder.

Jeg husker bl.a. et bestemt sted, hvor jeg altid gerne ville aflevere pakken selv, fordi ejeren altid sagde: *"Go'daw Johnsen, det var godt du kom, nu kan du få en Jolly Cola og jeg kan få en bajer"*. Så sad vi og snakkede, medens min far kørte videre hen af gaden, hvor jeg så indhentede ham senere.

Når rejsebudene købte varerne i Randers, lagde de ofte pengene ud, især for de private kunder. Det værste min far vidste var, når folk ikke havde penge til at afregne ham med, når han kom med varen. Han afleverede dog varen alligevel, og måtte så komme og hente pengene på et senere tidspunkt.

En gang da jeg var med ude at kræve penge ind, åbnede konen døren og sagde: *"Det er et skidt tidspunkt, du kommer på, for manden er lige gået i byen med pengene"*.

Jeg kunne se et par sokker stikke ud inde fra stuen og sagde: *"Er det ikke ham, som sidder inde i stuen?"*, hvortil hun svarede: *"Jamen, det er det da osse, så må han være kommet hjem, uden at jeg har set det"*. Hun blev rigtig rød i hovedet og fløj.

Men vi fik vores penge.



Hugo Johnsen med sit "Rugbrød" på Rejsebudcentralen i Randers.

Den stigende velstand op gennem 60'erne og starten på 70'erne gør, at der ikke længere er grobund, for en rejsebudsforetning. Flere og flere private får selv bil, rutebilerne begynder at tage gods med og de store firmaer i Randers, begynder nu selv at levere varerne til kunderne. Så min far beslutter at lukke forretningen ved udgangen af 1972 efter 33 års virke.

Da det bliver offentlig kendt at han stopper, bliver der samlet ind på en liste hos radio- og cykelforhandler Niels Hansen, idet man ønsker at give min far en ordentlig afsked, som tak for den gode service, han havde ydet igennem årene. Der blev udover indsamling til en gave, også holdt en stor afskedsfest på Auning kro. En flot gestus af folk i byen, og et endeligt punktum for rejsebudserhvervet i Auning.

Det beige farvede "Rugbrød" blev solgt til Brugsen, så det forblev en del af gadebilledet i nogle år endnu. Min far fik derefter arbejde på et lokalt trædrejeri, indtil han gik på efterløn i 1979. Han sagde tit, at de år fra 1973 til 1979, var de værste i hans arbejdsliv.

Hver gang jeg handler på nettet, og varerne bliver leveret med Bring, GLS eller DAO, tænker jeg på, at de i dag, er en moderne form for rejsebud.

Fausing - Aarhus rutebilforbindelse

UDDRAG FRA FAUSINGBOGEN 2012

Fra Fausing-Aarhus rutebilforbindelsens åbning i 1931 og frem til 1953 var rutens udgangspunkt fra Fausing.

Fausing var – som mange endestationer for ruter der førte til større byer – en lille og uanselig by. Dog havde den alligevel en nøgleposition, idet den ligger der, hvor én vej fører til Grenå, én til Randers, én til det område der danner noget af oplandet mellem Randers og Aarhus og én til Djurslands nordkyst, hvor der ligger et antal småbyer, der i mange år også har været badebyer.

Den lille by var også et knudepunkt på anden vis, idet mange rutebilforbindelser netop passerede her. Disse ruter udvekslede pakker således, at de kunne komme til rette modtager. Det foregik i praksis ofte således, at rutebilerne holdt ved siden af hinanden, hvorefter man flyttede pakkerne fra taget af den ene bil til taget af den anden. Bagagerum af de størrelser, vi kender i dag, var ingen realitet dengang.

Under besættelsen var pakketransporten vigtig på en hel anden måde, idet der illegalt befordredes mange våben, hvilket rutebilejerne og chaufførerne formelt var uvidende om. Knud Jensen, som var en af rutens første ejere, har haft nogle nervepirrende oplevelser i sådanne sammenhænge.

Det var svogrene Anders Friis og Knud Jensen, der i 1931 oprettede ruten Fausing-Aarhus. Ruten er gennem årene blevet ændret efter behov og udgår i dag fra Hornslet.



Friis og Jensens Busser. Fausing - Hornslet - Århus rutebilforbindelse. 1933 til 1953

Anne Mette Børsting (1933) fortæller:

Der var forbindelse mellem de forskellige ruter, så passagerer kunne skifte bus i Fausing. Skulle man f.eks. fra Ørsted til Aarhus, skiftede man bus i Fausing. Ørstedsbilen kunne være forsinket, og så måtte Fausing-Aarhus rutebilen vente med afgang, indtil Ørstedsbilen havde passeret på vej til Randers.

Mine to kusiner fra Ørsted og jeg skulle engang på besøg hos familie i Aarhus (det var under besættelsen). Den morgen måtte Knud Jensen også vente på Ørstedsbilen. Den kom med nogle minutters forsinkelse, mine kusiner skiftede bus, og vi var nu på vej mod Aarhus via Hornslet, da uheldet skete mellem Auning og Ring – lige ud for Lykkegården – at bilen gik i stå.

Knud Jensen måtte ud af bilen og op på taget, hvor han løftede låget på generatoren og stoppede ned i brændslet, eller hvad det nu var, han gjorde. I hvert fald fik han bilen i gang igen, men med forsinkelse.

Vi tre piger var brødebetyngtet, bussen var jo allerede forsinket fra Fausing, fordi vi den morgen trods forsinkelse hos Ørstedsbilen absolut måtte vente på den, da mine kusiner var med. Vi følte, det var vores skyld og var ganske tavse under kørslen.

Vi kunne først ånde lettet op, da vi stod af bussen ved Skovfaldet i Aarhus og spadserede hen til vores tante og onkel.



Villy Jørgensen kørte den sidste dobbelt tur til Randers i 1975. Mange var taget med på turen for at tage afsked med Villy og vise ham deres sympati. Villy Jørgensen, og flere med ham, havde svært ved at se logikken i rutens lukning, når der samtidig blev talt så meget om at bevare den kollektive trafik.

Her holder Villy paraplyen over sin kone, Lis og sønnen Claus. Fra v. er det deres datter Lene. Bag dem Agnes Brøsted, dernæst Marie og Asger Jørgensen og Oda Andersen - alle fra Øster Alling.



Den 21. april 1926. Rutebilen - Randers-Grenaa - holder ved Peter Hemmingsen's gård, Grenåvej nr. 258, Virring Mark. Manden ved døren er Peter Hemmingsen, som lige hjulpet sin søster, idse Schou, ind i bussen. Hun boede i Amerika, og er nu på vej derover igen efter et besøg hos broderen. Bagved står Peter Hemmingsen's søn, Hans, med Sidse Schous rejsegods. Manden med cyklen er amtsvejmand Anders Mogensen, Virring. Damen vi lige kan skimte, er fru Johanne Hemmingsen, damen med forklæde er Peters søster, Margrethe Andersen. Den lille pige er tre-årige Ella Nielsen, Virring mark nr. 1.

En sandfærdig historie

En dag hvor rutebilen fra Øster Alling til Randers havde ekstra mange passagerer med, blev den (forsøgt) standset af en betjent på Sønderbro. Chaufføren valgte ikke at stoppe men fortsatte ind på rutebilstationen. Her ind kom også betjenten. Han spurgte chaufføren, hvorfor denne ikke havde standset på det givne tegn.

Chaufføren svarede: *"Nej, der var ikke plads til flere!"*

Denne rutebil fra 1960'erne kørte ruten: Trustrup, Ginne-rup, Fannerup, Nimtofte, Auning og Randers. Den var ejet af Valter, der boede i Trustrup. Valters rutebil var ikke af samme stand som rutebilerne fra "Kolind-bilen" og DSB. Derfor fik Valter navnet "Jenle", som betyder alene, fordi han ofte kørte med meget få passagerer. Valter var altid i godt humør, hver gang han så rejsende i vejsiden, stoppede han, åbnede døren og sagde: "Værsgo' og stig ind".



Lærling Helge Henriksen tanker rutebilen op. Den kørte til Randers med "Rute Karl" (Jørgensen) som chauffør. Manden i den hvide jakke er Jens Simonsen, som skulle have bud med til Randers. 1930'erne.



Billederne her stammer fra Anders Leifs smalfilm optaget i 1972. Begge fra Auning.



Den første taxa i Fausing. Det vides ikke, om det er Grund Taxa, som i 1936 blev startet af Poul Aage Nielsen. Den kørte kun i 4 år indtil besættelsen i 1940.

Taxakørsel og vognmandsforretning

UDDRAG FRA FAUSINGBOGEN 2012

Allerede i 1936 startede Poul Aage Nielsen, Grund taxakørsel. Det blev dog kun til 4 år indtil Danmarks besættelse i 1940.

I 1962 oprettede Børge Jensen vognmandsforretning, der kørte frem til 1981.

Grund Taxa blev grundlagt i 1967 af Verner Sørensen. Ved hans død i 1973 overtog datteren og svigersønnen Aase og Knud Frederiksen forretningen, som i slutningen af 1990'erne bestod af 6 busser og 2 minibusser til turist- og skolekørsel samt 3 taxier.

I Spidsborg startede Vagn Sørensen vognmandsforretning på Drammelstrupvej 14, det var kort tid efter 2. verdenskrig. I 1948 fik han efter licitation kørsel for Fausing Mejeri med smør og kul til og fra Randers. I mange år havde Vagn Sørensen også depot for Thor Bryggeriet i Randers og leverede øl og sodavand til egnens købmænd og hoteller. I Fausing by havde man også vognmænd, Nikolaj Christiansen og senere Vilhelm Kristensen. De tog sig af transport af dyr og al slags gods.

Grethe Pedersen (1942) fortæller:

Min far Vilhelm Kristensen kom til Fausing i 1941. Han havde købt vognmandsforretningen af Nikolaj Christiansen. Min far kom fra Ring, hvor han fra 1934 også havde kørt forretning bl.a. mælk til Øster Alling mejeri. Min mor og far blev gift i oktober 1941. Min mor, Gudrun, havde indtil da været hjemmesygeplejerske i Øster Alling. I starten boede de til leje hos elektriker Georg Andersen i lejligheden på 1. sal.

Det var hårde tider under krigen at have forretning. Der var ingen brændstof at købe, så der blev installeret generator på lastbilen, som der hver morgen skulle tændes op i. Om vinteren kunne det være så koldt, at det måtte opgives. Heller ikke dæk var det let at købe, og hvis man havde rimelig godt gummi på hjulene, blev det pillet af og gemt - for tyskerne havde jo også brug for at komme ud at køre.

Men om sommeren var der travlt. Foruden den almindelige kørsel for landmændene og de handelsdrivende blev der også kørt tørv til mange i Fausing. Det var hårdt arbejde. Først skulle tørvene læsses med håndkraft og dernæst læsses af igen, tit ind gennem et kældervindue eller gennem et vindue til tørvehuset.

Krigen sluttede i 1945, og det blev efterhånden lettere at drive forretning.

I 1947 blev huset på bakken (Grenåvej 269) købt, også af Nikolaj Christiansen, og vi flyttede ind. Kort efter blev der købt en lastbil mere, en rød Triangel, så det blev nu nødvendigt at ansætte en chauffør. Det blev Alfred Andersen, som også under krigen havde hjulpet min far, mest med kørsel af tørv. Nu skulle der virkelig arbejdes for at holde to lastbiler kørende.

Kundekredsen var stor. Hvert kvartal blev der skrevet regninger til kunderne. Dem cyklede min mor rundt med, fik en snak og for det meste også pengene med hjem.

En gang om ugen blev der kørt slagterisvin til Allingåbro Slakteri, og når bilen var blevet vasket, blev der hentet smørdritler hos bødkeren i Allingåbro til Fausing Mejeri. To gange om ugen var der kvæg- og grisemarked i Randers. Hertil kørte far med dyr for Krause Pedersen og Thomas Eriksen, Ørsted, der begge solgte dyr på markedet for landmændene. Og så skulle der foderstoffer og gødning med hjem til kunderne og varer fra FDB's lager i Randers til Fausing Brugs.

For mejeriet blev der kørt smør til jernbanestationen i Randers, smør til eksport. På et tidspunkt først i 50'erne blev de to lastbiler skiftet ud med to nye Volvo'er. Den ene med tiplad. Det var ren luksus.

Om vinteren kørte min far sneplov for kommunen på vejene omkring Fausing. Så havde han vejmand Hans Christensen med. Det blev tit til lange dage med kun lidt søvn. Men den største kunde var uden tvivl Krause. Ham kørte min far rigtig meget for. Der blev flyttet frem og tilbage med køer, kalve og grise. Min far har tit fortalt om, når han skulle møde på Mejlgård kl. 4.30 om morgenen for at køre kreaturer til marked i Aarhus.

Først i 60'erne blev den ene Volvo solgt. Alfred var blevet ansat ved kommunen, min mor var begyndt at arbejde som sygeplejerske i Randers, og min far ville trappe lidt ned efter travle år og hårdt arbejde. Men grise til slagteriet og kreaturer til marked i Randers blev han ved med at køre, nu med løst ansatte til hjælp.

1. august 1972 blev forretning og lastbil solgt til Per Rasmussen, Hollandsbjerg.



Vognmand A.P. Andersen i Hørning, og før ham, hans far, kørte både vognmands- og persontransport. Som andre i branchen måtte hans far under 2. verdenskrig køre med gasgenerator. Til dette skulle bruges træ, så hvert ledigt øjeblik kunne bruges til at fabrikere »brændstof«. Sønnen Ejnar Andersen overtog forretningen efter sin far.

Øverst ses Ejnar Andersens lastbiler: En Volvo, en Triangel og en Bedford. Børnene Jytte og Ove står foran.

Til venstre kløves der generatorbrænde hos vognmand A. P. Andersen i Hørning. Fra v. Tage Christensen, Alfred Jensen, Svend Andersen og Ejner Kristiansen.

Øster Alling - Randers rutebilen med gas-generator (trækul) som brændstof.

Da benzinen i 2. verdenskrig blev rationeret, måtte danskerne se sig om efter andre brændstoffer til deres køretøjer. Et alternativ var at montere en gasgenerator på sit køretøj. Men gassens brændværdi var mindre end benzinen. En lastbil kunne kun nå op på 30-40 km/t, en personbil 50-60 km/t. Man kunne køre omkring 50-60 kilometer på en opfyldning. Skulle man ud på en længere tur, måtte man huske en ekstra sæk brænde.



A. P. Andersen ved sin "lillebil". Der var plads til 7 passagerer.



Taxaen holder for døren - ved Peugeot-forhandler Tage Thomsen i Fausing. 1960'erne.

Omkring 1928 åbnede Christian Morten Marcussen en lillebilforretning. Hjemsted for forretningen var Auning Hotel. Hotelgæsterne og Auning Station som genbo udgjorde jo et ideelt forretningsgrundlag for lillebilforretningen.



Amtsvejinspektøren

AF ELLEN BYRIEL

Stilling oprettet i henhold til forordning af 29.09.1841, der tillader amtsråd at ansætte amtsvejinspektører, hvis de finder det fornødent.

Amtsvejinspektøren planlægger og organiserer arbejdet på vejområdet, først og fremmest de mindre landeveje.

Det følgende er et regulativ fra inspektøren i Randers i 1901.

Amtsvejinspektøren

Randers, i Februar 1901

Idet Amtsrådet har approberet (godkendt) min indstilling angående regulering af forhøjelse af vejmandslønningerne, meddeles herved til behagelig efterretning, at den årlige løn for Deres vedkommende fra 1ste april d. å. er ansatkr. højere end i indværende regnskabsår.

Samtidig indskræpes det vejmandene at udføre deres vejtjeneste i almindelig 10 timers arbejdsdag, blot med den afkortelse, som mørkets frembrud om efteråret og om vinteren nødvendiggør, og for vejmand med dagligt arbejde gælder denne bestemmelse for alle søgnedage, medens den for de vejmand, der ikke have dagligt arbejde, gælder for de bestemte ugedage, der er fastsatte som deres vej dage, med forpligtelse til, udover disse vej dage, at udføre i vejdistriktet alt hvad vejmandstjenesten udkræver f. ex. udlægning af reservevejmaterialer om efteråret og al pasning af nybelægninger, samt ved indtrædende tøjvej vandafledning og planering af spor i vejbanen med mere.

Alle vejmandene skulle ubetinget efterkomme, hvad der pålægges dem af deres foresatte, hvad enten det er vejassistenten eller vejinspektøren, som giver dem anvisninger med hensyn til deres udførelse af vejmandstjenesten.

Ligeledes gælder det for alle vejmandene, at de skulle være snefogederne behjælpelige ved for dem at anmelde, hvor der af hensyn til færdselen behøves snekastning på

landevejen. Under tøjbrud er vejmandene, når de ikke selv kunne overkomme vandafledningen fra landevejen og dens grøfter, berettigede til at forlange hos vedkommende snefoged snekastningsmandskab til hjælp hermed samt til isophugning, hvis dette er nødvendigt.

Med hensyn til materialernes levering og udlægning påhviler det hver vejmand i sit distrikt at holde øje med, at de leveres imellem de rette nummersten, hvor han, efter at have rådført sig med sin nærmeste foresatte, har mærket af for dyngerne. Han påser tillige, at disse dynger opsættes efter licitationsbetingelserne og i rigtig afstand fra vejkanterne. Angående udlægningen fremhæves, at vejmanden forinden denne må afskrabe og bortføre mulig tilstedeværende slam fra vejbanen, og at han ved nybelægningen må passe på, at materialerne fra dyngerne læsses på trillebør uden at der medfølger smuld eller anden urenhed såsom græstotter fra rabatten, og idet materialerne således er bragte på trillebøren i så ren tilstand som muligt, skulle de aflæsses regelmæssigt fordelte på det stykke af vejbanen, der skal have nybelægning, hvorefter de udjævnes til et regelmæssigt lag uden ansamling af smuld eller anden urenhed og holdes planeret indtil tromlingen.

Som dæklag må der ved tromlingen heller ikke anvendes andet end bagharpning eller rensed grus, der påføres i 2 eller flere ganske tynde lag, idet denne påstrøning som regel først må påbegyndes, når det udlagte lag slåede sten ved tromlingen er sammentrykket så meget, at dækmaterialet ikke løber ned imellem stenene. Hvad angår de materialer, som er leverede til fordeling i vejdistriktet, udlægger vejmanden selv disse; de slåede sten og det harpede grus må ikke kastes ud, men skal lægges omhyggeligt i sporene eller pletvis på vejbanen, således at småstenene kommer til at ligge tæt op ad hverandre.

Der lægges tillige særlig vægt på, at vejmanden om sommeren holder vejbanen godt dækket tildels ved i ganske tyndt lag at påstrø, hvad han ophugger af vejrabatterne. Alle løse sten skal han hyppigt afsamle såvel af vejbanen som af vejrabatterne og straks sammentrille dem i dynger.

Han må gøre sig flid med at ophugge og regulere så meget af vejrabatterne som muligt, idet den tid, der levnes ham fra det øvrige arbejde på vejen, anvendes til rabatregulering. Det pålægges ham særligt, når der om foråret fremkommer Følfodblomster, straks at bortluge disse fra rabatter, grøfter og skråninger, medens det påhviler ham at afhugge andet ukrudt, såsnart det er vokset så højt, at afhugningen kan foregå ovenover græsset. Når der efter høstletten igen fremkommer ukrudt, slås også dette i tide, inden det sætter frø.

Heste, kreaturer, får og geder, som er tøjrede enten i vejgrøften eller så nær ved denne, at de afgræsser den, skal vejmanden optage og trække til sognefogeden på det pågældende sted.

Hvert år i september skal han oprense stenkisterne såvel under overkørsler som under landevejen; stenkister, der let kunne tilsande, samt nedløbsbrønde og kloakker skulle hyppig efterses og oprensnes.

Når vejbanen bliver sølet, må han gentagende gange i løbet af efteråret og vinteren afskrabe slammets navnlig ved landsbyer eller andre bebyggede steder.

I de vejdistrikter, hvor plantning finder sted, skal vejmanden udvise særlig omhu ved denne, således at plantehullet graves så stort, at træplanternes rødder holdes tildækkede med jord, så at de ikke på nogen måde kunne blive tørre under plantningen, at der lægges lidt løs muldjord i bunden af plantehullet, at træplanten ikke kommer til at stå for dybt, og at jorden tiltrampes lagvis, ligesom den senere stampes tæt omkring stammen, såsnart der i blæsevejr vil fremkomme åbning i omkring denne. Ukrudt og græs holdes bortluget omkring disse små træer, og under snelæg må de befries for sne og rim, som kan beskadige dem ved at nedtynde dem.

Når der knækker grene på vejtræerne, hvilket navnlig er tilfældet med de gamle popler, må vejmanden såvidt muligt stræbe at nedsætte disse grene, medens han om vinteren, når der ikke herved forsømmes andet arbejde på vejen og navnlig i frostvej, skal afskære de grene, som sidder så langt ned over vejrabatten, at de kunne forulempe færdselen på vejen, og tillige de grene, der berøre Statstelegrafens tråd. Det således afskærne såvel som de grene, telefonarbejderne af og til nedskærer, lægger vejmanden over i den østre vejgrøft, for at vestenvinden ikke skal føre dem op på vejen, og søger snarest at få dem kørt hjem.

Såvel ved tophugning af popler som ved træfældning af disse er vejmanden pligtig at assistere, og han anmelder det forinden til telefonselskabet, hvis der er fare for, at telefonledningen kan blive berørt heraf. Han passer på, at de solgte træer, eftersom de er solgte til rydning eller til fældning, henholdsvis optages ved rod eller afskæres tæt over vejrabatten, så at træstubbene ikke kommer til at stå frem over denne, samt efterser, at det fældede så hurtigt som muligt borttages, og at færdselen ikke forulempes mere end nødvendigt.

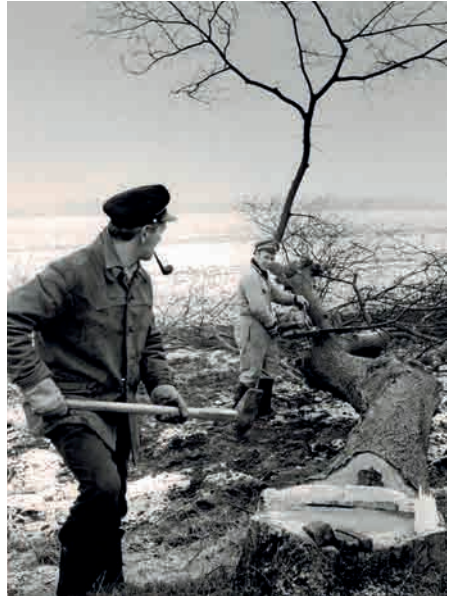
Når frostvejret vedvarer i længere tid end der udkræves til udførelse af ovennævnte arbejder ved landevejstræerne og ved sne- og isophugning, er det vejmanden tilladt at anvende tiden i den øvrige del af frostperioden til privat arbejde.

Hvis han ellers har velbegrundet anledning til at begære sig en dag fri for betjenesten, må han henvende sig til nærmeste foresatte (vejassistenten). Denne meddeler ham også, såvidt tjenesten i hans vejmandsdistrikt tillader det, en ferie i høstens tid i lighed med hvad der har fundet sted i året 1900.

H. P. Høst



Anders Jensen, vejmand fra Hørning i gang med at slå vejgrøften ved Krogsager. Var skrænterne for stejle, blev et reb bundet på maskinen, og en medhjælper gik så længere oppe på grøftekanten og holdt maskinen på ret køl med rebet. 1970'erne.



Vejtræerne fældes ved Grund, 1972. Træet sælges til tommestokke. Fra v. vejmand Herluf Mikkelsen og Erling Bakmand.



Vejmand i færd med at fjerne snehegnet ved Nebbelunde, 1956. Fotograf Erik Hansen. Udlånt af Historiens Hus Nakskov.

Vejsager fra 1824 og 1826

FRA ELSE PEDERSENS ARKIVMATERIALE, REDIGERET AF ELLEN BYRIEL

Først i 1800-tallet var det sognets beboere, der havde pligt til at holde vejene i orden. Ansvaret for vedligeholdelse og snerydning lå typisk hos de lokale bønder og husmænd, der var forpligtede til at stille med vogne og heste. Dette skete under ledelse af snefogeden eller vejfogeden, som begge var udpeget af sognet.

I nogle tilfælde kunne et herred koordinere indsatsen på overordnede veje, især hvis de gik igennem flere sogne, men det var stadig de lokale beboere i de berørte sogne, der skulle udføre arbejdet.

Systemet var en del af det gamle hoveri- og vejforordningssystem, hvor man havde pligt til at vedligeholde vejene som en fælles byrde, snarere end at det var en statslig opgave. Først med senere vejforordninger i midten og slutningen af 1800-tallet begyndte ansvaret gradvist at overgå til amterne og senere til staten.

En vejsag 1824

Den 1 november 1824 blev der af den kompetente dommer nedsat en politiret på Estrup Birketingsstue. Tilstede var to vidner Poulsen og Secher af Estrup.

Anledningen til rettens afholdelse var den, at en del beboere af Virring Sogn er den 25. forrige måned efter skete tilsigelse, ikke var mødt på arbejdet på landevejen fra Randers til Grenå, som hørte under Estrup Birkejurisdiction.

Af de tiltalte var 10 mænd fra Floes, 5 fra Ammelhede, 1 fra Virring, 3 fra Langkastrup og 4 fra Uggelhuse.

Af de indkaldte var 4 ikke mødt, de to på grund af sygdom. Fra to øvrige var der ingen besked. Man sagde, at den ene var kørt hjemmefra dagen før.

Tilstede var desuden en hr. Ferslev, som var den, der havde anmeldt de udeblevne til sognefogeden.

Sognefogeden var Jens Svejstrup fra Uggelhuse. Han havde indkaldt de udeblevne til vejarbejdet den 23. i forrige måned. Også han var tilstede ved retssagen.

Dommeren spurgte de tiltalte om de også var bleven tilsagt til at møde på vejen til arbejde den 25 f.m. Det kunne de ikke nægte, men de kunne ikke komme på grund af deres rugsæd, som det var tid for, at skulle udsås.

Dommeren forhørte hos vidnerne, om de vejpligtige beboere ikke havde haft tid nok til at kunne så deres rug, og fik til svar, at de havde fået tre uger og de selv havde erklæret, at det var tid nok til såningen. Og da der gik yderligere en uge inden de blev tilsagt til vejarbejdet, havde de haft 4 uger.

Sognefogeden meddelte, at den ene af mændene fra Ammelhede havde været på vejen den 25. f.m. Han havde jævnet lidt hjulspor, men slet ikke nok til at kunne regnes for det pålagte stykke arbejde.

Mændene fra Floes havde ikke været på vejen siden d. 25. Fra Langkastrup har en mand været på sit vejskifte sidste fredag. De to andre har intet gjort.

De fire fra Uggelhuse havde været på deres skifter og jævnet hjulsporene.

Herefter spurgte dommeren, om mændene havde andet at tilføje som undskyldning for deres udeblivelse den 25. f.m.

Hertil svarede de: *»Nej, de havde ikke anden grund til deres udeblivelse, end den af dem forhen omtalt rugsæd!*

Ifølge heraf afsagde dommeren straks efterskrevne:

Dom

Ved forordningen af 13. december 1793 §33, er det udtrykkeligt befalet, at enhver som modvillig udebliver fra vejarbejde, efter dertil at være lovlig beordret, skal belægges med en mulkt af 2 mark sølv a 2 mark daglig for de første 8 dage han udebliver, og at sådan mulkt efter de 8 dage skal fordobles når arbejdets udførelse efterlades. De saggivne beboeres undskyldning om deres rugsæd kan her ikke komme i nogen betragtning, da de til sådan arbejde i forvejen har haft over tre ugers frist, indtil den 25 oktober sidstleden.

De beboere af Ammelhede, Castrup og Uggelhuse der efter klagen om udeblivelse fra vejarbejde var indløben, havde vedgjort deres vejskifter, kunne heller ikke undskyldes for den, ved oven citerede forordning, bestemte mulkt for deres forsømmelse med vejarbejdet den 25. oktober f. m. Dog bliver derved at observere, at mulkten for de 4 Uggelhuse beboere bestemmes for et skifte hvorom de alle havde været lige gode, de beboere som ifølge dette bleven at belægges med mulkt er:

Her nævnes de 10 beboere fra Floes. Dem der havde anmeldt, at være syge, burd have sendt andre i deres sted.

De 5 fra Ammelhede, den ene fra Virring, de 3 fra Langkastrup og de 4 fra Uggehuse - af hvilken enhver beboer, eftersom de her findes benævnt, dog med undtagelse af de 4 Uggehuse mænd, der alle betragtes som een mand, vil blive at pålægge en mulkt af hver 2 mark sølv daglig, fra den 25 oktober sidst, da de efter tilsigelse udeblev fra vej-arbejde, og under samme mulkt daglig for de næste 8 dage, de efter tilsigelse udebliver, den 25 oktober iberegnet, vil de blive bepligtet til arbejde på landevejen, men udebliver de over den tid, bliver mulkten at fordoble til 4 mark sølv daglig for hver - foruden sagens omkostninger.

På grund af alt foranførte og sagens øvrige forefundne beskaffenhed
Kjendes for ret.

De indstævnte beboere af Virring sogn, nemlig:

(Her nævnes alle de 23 indstævnte - de 3 fra Uggehuse dog som een)

bør hver for sig betale 2 mark sølv fra vejarbejdet den 25. oktober sidst og under samme daglige mulkt bør de forrette det befalede vejarbejde, når de derom tilsiges i de næste 8 dage, den 25. oktober iberegnet, men hvis nogen af dem efter den tid endnu måtte stå tilbage som modvillige, udreder de en mulkt af 4 mark sølv daglig for hver dag han udebliver fra arbejdet.

Udi sagens omkostninger betaler de saggivne een for alle og alle for een 27 skilling sølv. Det idømte udredes inden 3 solemærker efter denne doms lovlige forkyndelse, under lovens videre tilholdende tvang og execution.

Datum Estrup den formeldte 1. november 1824
Stadfeldt.

Denne dom blev forkyndt for alle pågældende som var tilstede, hvorpå dommeren tilspurgte dem, om de enten alle eller nogle af dem ønskede den afsagte dom indanket til overpolitiretten, men hvortil de for denne sinde dog ikke ville erklære dem, - og da intet var at afhandle, blev retten hævet.
Stadfeldt.

Vejsag 1826

Stævning

Da gårdejerne Niels Sørensen, Christen Nielsen og Anders Karmark af Castrup by, Virring sogn, uagtet skete tilsigelse alle modvillig ere udeblevne fra arbejde på landevejen den 23. og 24. august samt 25. august sidst, så bliver de herved i overensstemmelse med vejforordningen af 13. december 1793 § 33 hermed indstævnet ved lovlig, efter varsel til at møde for en politiret på Estrup Birketingsstue tirsdag den 29. august først-kommende om formiddagen kl. 10 for sigtelse og saggivelse at modtage, og dom at lide for deres udviste modvillighed, til straks ansættelse og bødes udredelse.

Lavdag gives ikke, da denne er afskaffet ved forordning af 3. januar 1796.

Til bekræftelse under vor hånd og forsegling.

Randers den 28. august 1826. Stadfeldt.

Den 28 august 1826 havde to stævningsmænd i Virring sogn forkyndt denne stævning for Niels Sørensen, Christen Nielsen og Anders Karmark i Langkastrup. Niels Sørensen var ikke hjemme, men hans datter, som holdt hus for ham, fik den oplæst og blev pålagt at berette den for sin far.

- dette således bevidnes i kraft af vores forhen aflagde ed som beskikkede varselsmænd.

Dato ut supra Jens Sørensen Mads Nielsen

Fremlagt på Estrup Politiret den 29. august 1826

Den 12 september blev retten sat på Estrup Birkestue.

Sagen har været behandlet her ved retten den 29. august.

De tre tiltalte havde forsømt deres vejarbejde i dagene 23-25 august.

Da Anders Kamar siden havde gjort sit vejstykke, og anmeldt det til sognefogeden, med en undskyldning for, at han ikke kunne møde de dage, han var tilsagt til vejarbejde, var ikke tilstede i retten, da hans sag dermed var frafaldet.

De to andre tiltalte forklarede, at de havde haft andet arbejde i de omtalte dage.

Sognefogeden berettede, at de to have været meget modvillige og uartige overfor ham.

Dom

Ved selvejer gårdbeboerne Niels Sørensen og Christen Nielsens egen bekendelse her i retten, er det godtgjort, at de er bleven tilsagte til vejarbejde den 23. 24. og 25. august sidst, men hvilken de disse dage har efterladt at forrette, uagtet de øvrige sognebeboere i Virring sogn de dage havde mødt og arbejdet på vejen, at disse mænd havde haft undskyldning formedels deres kornhøst, er ej bevist, og det kan ej heller antages mere for dem end for de andre gårdmænd i sognet, hvilken til den tid, dette år, var færdig med kornhøsten for dette år, boghveden undtagen. Forordningen af 13. december 1793 § 33 anordner mulkten for sådanne forsømt vejarbejde som her vil blive at anvende, og de skyldige derfor tilpligtes foruden at udrede denne sags omkostninger med 27 skilling, foruden 2 mark sølv daglig udi mulkt efter forordningens bydende. På grund af alt foranførte og sagen øvrige forefundne beskaffenhed kendes for ret: Selvejergårdmænd Niels Sørensen og Christen Nielsen, begge af Lang Castrup, Virring sogn, bør for deres efterladelse og forsømte vejarbejde, hver betale 1 rd. sølv, som tilfalder amtets fattigkasse, samt udrede denne sags omkostninger een for begge og begge for een 27 skilling sølv, hvilket alt udredes og efterkommes inden 3 solemærker efter denne doms lovlige forkyndelse, under lovens videre tilfaldende tvang og execution. Datum Estrup den 12. september. Stadfeldt



Kirkegade i Auning, 1909. Til højre i billedet købmand Richard Foersom's købmandshandel. Mange år senere fik den plørede vej sin asfaltbelægning - også kaldet tæppebelægning - og de små haver foran husene blev fjernet for at give plads til flisebelagte fortove.



Gadeparti uden asfalt, Hørning, 1914. Set fra "trekanten" mod nord. Midt i billedet ses Kristen Pedersen.



Vejtromle på Hovedgaden i Ø. Alling. Gaden blev istandsat og toppen taget af det højeste punkt. Årtal ukendt.



*Vejarbejde i Torrild 1920-1925. Søren Terndrup, Chr. Jacobsen, Chr. Rasmussen
Ukendt fotograf. Udlånt af Odder Lokalhisoriske Arkiv.*



Snekastning på Molsvej 1900-1920. Udlånt af Rønne Egnssarkiv.

5-årige Haralds oplevelse i julestormen 1921

UDDRAG AF HARALD GLERUPS ERINDRINGER

Harald Glerup er født i 1916 på en gård på Årslev Hede.

Drengen havde i mange dage set hen til skolens juletræsfest 5. juledag. Under julemiddagen den 24. brød stormen løs, sneen væltede ned og i løbet af kort tid var alt begravet i sne.

Harald fortæller:

Sammen med en nabofamilie, som også havde et enebarn, Tove, der var et år ældre end jeg, var det planlagt, at vi skulle køre til juletræsfesten. Vi havde ca. tre kilometer til forsamlingshuset.

Vejret i de første juledage gav mig ikke helt de vinterglæder, jeg havde håbet. Frosten bed hårdere og hårdere. Ind imellem faldt der mere sne. Jeg fik frostknuder på tæerne og måtte sidde med fødderne i petroleum, som var tidens vidundermiddel mod denne lidelse.

5. juledag nærmede sig. Skolejuletræet. At køre i vogn var opgivet. Men på naboejendommen, havde de en rigtig kane. Den var allerede taget frem og klargjort. Tænk at få lejlighed til noget så eventyrligt som at suse hen over sneen med klingende bjælder og flyvende sneklumper fra hestehovene.

Da 5. juledag lyste, var det med sne, tiltagende frost og blæst som i formiddagens løb gik over i regulær storm.

Aftenens fest var nu i alvorlig fare. Både mor og far sagde, at der ikke kunne blive tale om at køre ud i det vejr. Farvel til juletræ, godtepose og appelsin. Verden var uretfærdig - selv uden menneskelig indblanding.

Pludselig gled en mørk, uformelig skikkelse forbi vinduet, og straks efter blev bryggersdøren åbnet, og der lød en stampen af træskostøvler.

Efterhånden som skikkelsen rystede sig fri af sne og istapper og vikled sig ud af tørklæder og frakker manifesterede den sig som Albert, Toves far. Inden han kom til sæde ved køkkenbordet med en kop kaffe, udvekslede han og far vejmæssige betragtninger i et sprog, der havde meget lidt med julehelg at gøre. Hvorefter det egentlige ærinde fremførtes. Han kom for at forhøre, om det kunne tænkes, at far ville lægge heste til og være kusk til aftenens fest i forsamlingshuset, hans heste var tunge, jyske klepperter, uegnede til forcering af snedriver.

"Sofi' og Tøsen" (Nabokonen og Tove) insisterede på at ville til fest. Alberts bedre halvdel var en af de magtfulde kvinder. Hendes energi, når det drejede sig om selskabeligt samvær, var legendarisk. Der havde endnu ikke været den naturkatastrofe, som kunne hindre hende i at deltage i et festligt lag. Tøsen, Tove, der lignede moderen i den henseende, havde med mange tårer og megen snøften blødgjort faderens hjerte. Albert havde været trængt af en betydelig overmagt. Nu var det op til ham at finde et passende alternativ for turens la'sig-gørlighed. Tænk om vi virkelig kunne komme til fest!

Kaneturen blev fastlagt over en ekstra kaffetår. Herefter gik snakken over til at dreje sig om vintervejret i deres barndom i firserne. Dengang havde der været vintre.

Det, vi nu oplevede, var småting i sammenligning.

Albert var synlig lettet over situationens positive udvikling og iførte sig sit vinterudstyr med mange overstadige bemærkninger, og forsvandt i snetykningen.

Efter aftenmalkningen blev den øvrige røgt af dyrene lagt i hænderne på Magnus, og far begav sig med de dækkenklædte heste over til naboen efter kanen. Det varede en evighed, inden han igen dukkede frem af foget. Toves kysklædte hovede stak op af en fodpose foran sædet. Hun havde en rustrød pelskrave om halsen. Uden dikkedarer blev jeg løftet op og puttet ned i fodposen, der lugtede kvalmende af pige og mølkugler. Mor der var tynd og mager, klemte sig ned på den stærkt begrænsede plads ved siden af Sofi.

Albert, der var udrustet med en rulle reb slynget over skulderen ligesom en cowboy, gik ved siden af kanen med en skovl. Far indtog kuskepladsen bagpå.

Så skrumpede vi ud i driverne. Albert havde et fast tag i kanen, for i påkommende tilfælde at kunne holde den på ret køl. Vi væltede, så vidt jeg husker, kun en gang. Jeg trillede rundt i fodposen med den tøsestinkende unge og fik rævehår i munden.

Det blev en ret lang tur, da vi hele tiden måtte uden om driver, hvis størrelse var uberegnelige i mørket. Men omsider kørte vi op foran forsamlingshuset.

Et par karle med skovl og kost assisterede ved trappen, dels for at holde den fri for tilisning, dels for at hjælpe de kørekapper og sjaler indhyllede skikkelser ind i gang og garderobe, hvor de, efter aflægningen af overtøjet viste sig at være ganske almindelige koner og børn fra sognet. Derefter blev alle stuvet ind i den fugtighedsdampende skænestue, hvor granvoksne mænd vogtede fløjddøren ind til salen og afviste alle forsøg på smugkiggeri gennem sprækker og knasthuller.

Igen uendelig ventetid. Så åbnedes døren med et snuptag. Vi børn, der havde siddet på bordet eller stået klemte mellem våde skørter og bukseben, opløftede et glædeskrig og stimedede ind i salen. Det efter børnebegreber enorme træ prangede i en sky af fehår. Stjernen helt oppe under loftet.

Denne aften var julestormen vendt frygtelig tilbage. Driverne var vokset formidabelt, da festen sluttede.

Jeg kom hen til mine bedsteforældre, der boede i nærheden af forsamlingshuset. Her blev jeg puttet i slagbænken under en olmerdugsdyne af betydelig vægt og med en tallerken slik indenfor rækkevidde.

Min bedstefar fulgte mig hjem næste dag hen på eftermiddagen.

Det var en besværlig vandring over markerne i den løse sne. Gårde og huse lå som halvt nedsunkne skuder i et endeløst hvidt hav.



Vinter i Hørning, 1996.



"En vinter der huskes". Det er fra omegnen af Assentoft. 1970'erne.



Hjemmelavet sneplov i Floes 1977. Konstrueret af den 15-årige Svend Erik Enevoldsen og hans far Erik Enevoldsen fra Floes Engbakker.



Vognmand Jørgensen med sneploven i Øster Alling. 1980'erne.

Den 10. oktober 2024 døde Johan Peter Tommerup.

Johan Peter var i mange år medlem af Lokalhistorisk Forening for Sønderhald, og frivillig medarbejder på Sønderhald Egnarkiv siden arkivets flytning til Øster Alling. Han kom ind i foreningens bestyrelse i 2011 som suppleant og i 2017 som valgt medlem.

Johan Peter var født på Eistrupgården ved Årlev i 1937. Han var landbrugsuddannet og overtog fødegården efter sin far. Han var gift med Gerda, som han havde den sorg at miste i 2012. Gården blev for en del år siden solgt, og Johan Peter bosatte sig i Drastrup.

På Sønderhald Egnarkiv satte Johan Peters arbejde et tydeligt aftryk. I læsestuen ses det på bogsamlingen, som han omhyggeligt ordnede efter sted og emne. Bøgerne blev mærket med sirligt skrevne numre på bogryggene og indført i register. Også bøger og tidsskrifter på depotet kom til orden.

Fødegården, Eistrupgårdens historie fik Johan Peter samlet, beskrevet og registreret, så den nu er at finde på Sønderhald Egnarkiv.

Æret være Johan Peters minde.

Bestyrelsen 2024

Formand:

Marianne Lund Andersen, Elmelundsvej 12, Øster Alling, 8963 Auning

Næstformand og pressesekretær:

Henning Millard, Vestervænget 4, 8963 Auning

Kasserer:

Inger Millard, Vestervænget 4, 8963 Auning

Sekretær:

Hanne Byriel, Hovedgaden 18, Øster Alling, 8963 Auning

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Bent Østergaard, Østervangsvej 29, Fausing, 8961 Allingåbro

Bestyrelsessuppleant:

Inger Marie Linnemann, Friis-Andersensvej 18, 8963 Auning

Arkivleder:

Ellen Byriel, Hovedgaden 32, Øster Alling, 8963 Auning

Udpeget af kommunalbestyrelsen:

Alice Krog, Mortensensvej 36B, 8963 Auning

Sønderhald Egnsarkiv

Elmelundsvej 11, Øster Alling, 8963 Auning

Tel: 86 48 37 84 . Email: sonderhaldegnsarkiv@gmail.com

www.sonderhaldegnsarkiv.dk

**Følg os på
Facebook**



