

# Udvikling i Auning ved jernbanens komme i 1876

Af fhv. borgmester Hans Chr. Baltzer, Pindstrup

## Optakten til Randers – Grenåbanen

### Auning som Stationsby

Udviklingen på baneområdet tog rigtig fart efter krigen i 1864. Netop på denne tid begynder min artikel.

Sådan som det var tilfældet i alle egne af Danmark, var der også på Djursland fremsynede folk, der så en udvikling i bygning af en jernbane. Da man havde oplevet, hvordan udviklingen langs jernbanen mellem Aarhus og Randers (anlagt i 1862) var blevet, blev interessen for en jernbane på Djursland vakt, og det var naturligt, at der fra flere sider kom ønsker om at anlægge en bane på Djursland med udgangspunkt i Randers og ud til Grenås isfri havn.

Derfor nedsatte man i Randers i 1869 en jernbanekomite. I 1870 blev betænkningen færdig, *"Som en parentes, skal det dog bemærkes, at den såkaldte "Fjordrute" ikke var blandt de valgte, anbefalede løsninger"* men heldigt for bl.a. Auning, valgte man denne rute.

I 1873 den 18. marts søgte man folketinget om bevilling, og der blev fremsat lovforslag, som folketinget vedtog den 23. marts 1873.

Jernbanen var på den tid et stort fremskridt. Så med indvielsen den 24. august 1876 blev Auning Stationsby!

"Man havde oprettet et baneselskab ØJJ (*Østjysk Jernbaneselskab*) Selskabet havde det svært fra starten, og i 1881 overtog Staten selskabet. I udvalgsbehandlingen anbefalede man, at staten skulle overtage banen, under hensyn til, at disse sidebaner satte de større landdistrikter i forbindelse med købstæderne, og dermed også sidebanerne i forbindelse med Statsbanernes jernbanenet, (pris ca. 3,4mil)



Posten før 1876



Postbude foran stationen omkring 1898

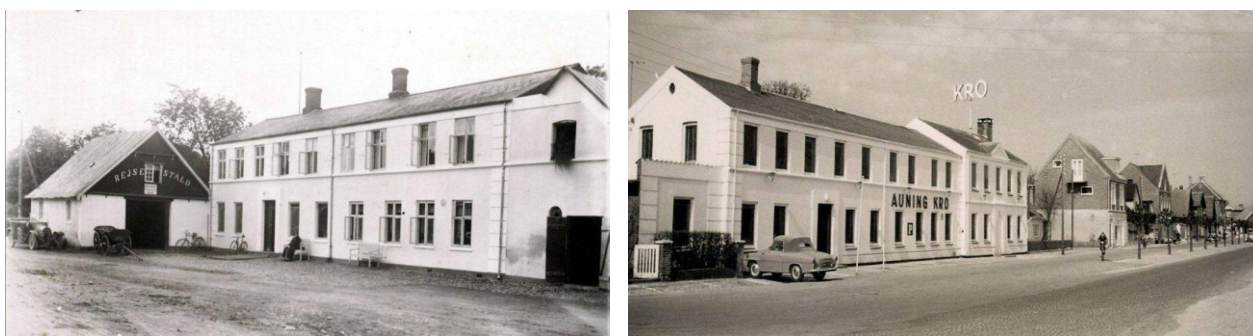
Auning var i 1864 blevet en del af den nye landevejsføring, landevejen som vi kender som A16. Ved vejen byggede man Gl. Estrup kro, og kroen var holdeplads for den daglige Postvogn Randers - Grenå. Det var derude ved kroen, Auning-borgerne skulle hente deres daglige post.

I begyndelsen var fremskridtet dog begrænset for persontrafikkens vedkommende, folk var jo vant til at gå til marked, og til Købstaden foregik det enten til fods eller med hest og vogn. Jernbanens ankomst gav store fordele for disse folk - ud og hjem samme dag.

Der er ingen tvivl om, at der med jernbanens komme skete en rivende udvikling i Auning. Den første bebyggelse var en klynge huse omkring stationen (ny Auning) i modsætning til kirkebyen, (Gl. Auning), men der gik ikke mange år, før de to bebyggelser voksede sammen.

Allerede ved indvielsen af banen, blev Auning kro (Alkoholfri Gæstgivergård) også indviet. Det var byens musiker, Palle Andersen, som byggede kroen, og kunne fejre åbningen af kroen samtidig med banens indvielse. "Der blev næsten altid bygget en kro over for stationerne."

Kroen blev udvidet i 1909 med en stor teatersal, som kunne rumme 4-500 mennesker. I en menneskealder var ejeren Jens Dahl, der efter overtagelsen af kroen fik spiritusbevilling, på trods af megen modstand i visse kredse hos en bestemt del af sognets beboere.



Da jernbanen kom, blev der udover Stationen bygget boliger til personel, og et bomhus ved landevejen. Stationsbyerne fik også et antal veluddannede medarbejdere, som var fastlønnet, altså en stabil indtægt, som blev omsat i byens forretninger, og ikke mindst som skat i kommunekassen.

Derfor var der på den tid politiske slagsmål (krig), om at få jernbanen ført igennem netop deres kommune. Auning fik på stationen et godt samlingssted for byens folk, som traf hinanden på perronen eller i ventesalen. Borgerne kom for at træffe hinanden, og ikke mindst følge med i hvem, der rejste og kom til byen. (Man var ikke nysgerrig, men ville bare vide alt, hvad der foregik i byen)

Udover kroen byggede Palle Andersen også en ejendom, som senere blev til manufakturforretning. (nuværende Djursland Bank). Der kom i løbet af ganske få år gang i byggeriet af butikker/forretninger, så inden for de første 25 år blev der bygget mange huse og forretninger. En lokal byggematador, som bl.a. havde en kolonialforretning og materialehandel, byggede inden for få år, et stort antal ejendomme i byen og på Tårup Mark.

Allerede i 1876 var der nogen, som så mulighederne, da Auning blev stationsby, det var bl.a. bagermester O. Nielsen, som sammen med sine 2 sønner startede et bageri, men mange andre håndværkmestre så også mulighederne i Auning og bosatte sig. Før banens komme var der i 1874 oprettet Auning og Omegns Spare- og Lånekasse, der - som det hed sig, særligt var beregnet på at fremme sparsomligheden blandt de mindst bemidlede og dermed skaffe dem låne muligheder.

Men som handel, håndværk og industri voksede i byen, blev der også behov for endnu en bank, så i 1906 oprettedes "Rougsø - Sønderkald Herreds Folkebank"

Udover de mange forretninger, som blev opført i Auning, skulle der også skabes arbejdspladser til de mennesker som søgte ind til byen.

### **Auning Møbelfabrik**

En af dem var snedkermester N. Chr. Jensen, som skabte Auning Møbel & Madrasfabrik. Han havde udviklet en ny metode til at producere madrasser på, og fra 1901 udviklede han virksomheden til Aunings hidtil største virksomhed.

I 1907 byggede han et værksted og antog medhjælp. Fabrikant N. Chr. Nielsen var afholdsmand, hvilket skabte mange forhindringer i forhold til bankerne, men han overvandt besværlighederne og skabte en stor virksomhed.

Virksomheden blev bygget på Middelgade, og i 1930 blev der også bygget store lokaler syd for gaden. Forbindelsen mellem virksomhederne, var en bro over gaden. I 1931 brændte fabrikken ned, og man byggede den nye moderne fabrik på Vestergade (hvor der nu er STARK byggemarked, eller er der stadig byggemarked i skrivende stund?).

Stifteren af virksomheden N. Chr. Nielsen blev forskånet for, at se sit livsværk blive saboteret i okt.1943, fordi man havde fremstillet møbler og madrasser til den Tyske værnemagt. Sønnen Robert Nielsen fortsatte en del år med firmaet under navnet Auning Finerværk.

### **Auning savværk**

En anden af de store arbejdspladser, som eksisterede i mange år var Auning Savværk, som blev grundlagt af greve Jørgen Skeel i 1901. Tømmeret fra de lokale skove blev forarbejdet her, og når tømmeret var blevet opskåret og forarbejdet blev det sendt med banen til de store byer.

Auning savværk var en god arbejdsplads som beskæftigede ca. 50 medarbejdere, en del ufaglærte og kontorfolk. I 1906 overtog købmand C.F. Gerstrøm savværket. Gerstrøm var en meget foretagsom mand, hans formål med købet var at udbygge og forbedre virksomheden. Gerstrøm var også med til at starte Kartoffelmel Fabrikken.

C.F. Gerstrøm, var i høj grad en af de personer, som var med til at forvandle Auning fra landsbyen ved landevejen til et handelscentrum, med en del industri.



## Den kloge mand i Auning - Laust Nielsen Tværsige

Der findes en mindesten i Auning over Laust Nielsen. Laust Nielsen var kendt over det ganske land som "klog mand", som kunne helbrede med sine hænder "magiske" evner. Man kom fra nær og fjern, og banen fik også nogen betydning. Man siger i folkemunde, at hvis der blandt passagerer var patienter til "den kloge mand", så stoppede man toget i nærheden af, hvor Laust Nielsen boede. Og med fløjten gjorde man opmærksom på standsning.

## Persontrafikken standser i 1971

Der var vemodigt for befolkningen og personalet, men der blev dog ikke lavet arrangementer af nogen art i forbindelse af den sidste togafgang med passagerer, udover at der var en del Auning borgere, som gerne ville med på den sidste tur fra Auning til Ryomgård.



## Efterskrift

Der er ingen tvivl om, at jernbanen fik og havde stor betydning for Aunings udvikling fra 1876 til midt i 50'erne, da der var brug for banen til transport af varer bl.a. brændsel, tørv, forarbejdet tømmer, kartoffelmel o.a.

Persontrafikken på banen var fra 50'erne faldende pga. af konkurrence fra rutebilerne, som kørte lige ind i centrum af Randers. Men Auning er et godt eksempel på, at lukning af banen ikke fik afgørende betydning for byens videre udvikling.

Auning har formået at udvikle sig, og er blevet center by med alle de faciliteter, som hører sig til, et handelscenter med mange forretninger, lægecenter/sundhedshus, apotek, bibliotek, skole, idrætshaller (kulturcenter) banker, sparekasse osv.

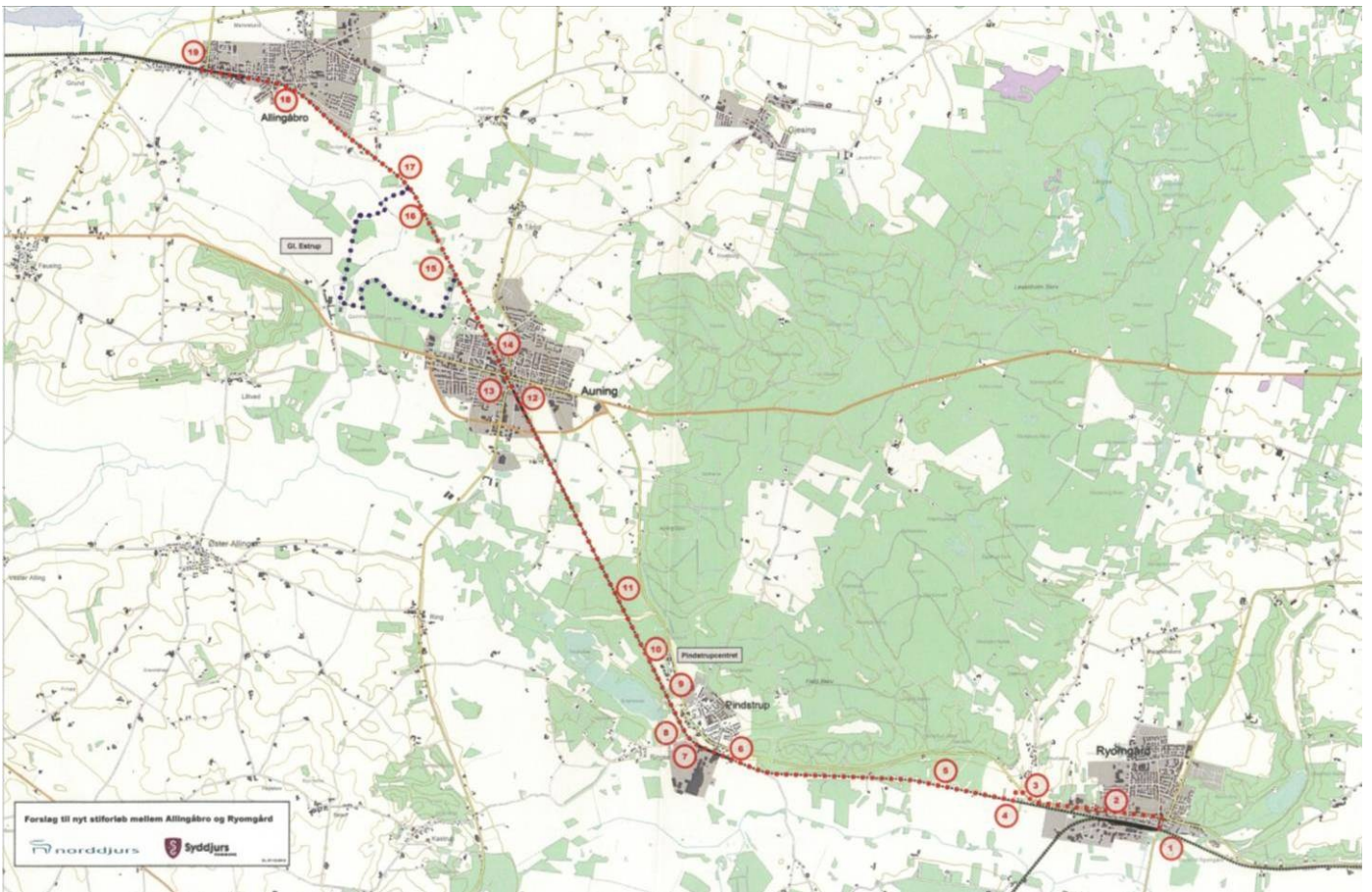
Hvis man ser på de andre byer langs Grenåbanen, vil man se en udpræget stagnation med byer, hvor der findes mange tomme butikslokaler, og del folkeskoler er lukkede osv.

## Kilder til Artiklen:

Ohning Gu` bejrèt, Ejnar Thuesen Johansen, 1992

PÅ Sporet af Djurslands Jernbaner, Kirsten M. Frandsen m.fl., 2005

Artikel i Historisk Aarvog fra Randers Amt, Hans Chr. Baltzer, 2009



**Banesporet bliver i 2012 til en kultursti fra Ryomgård til Allingåbro med stier og bro over Allingå til Gl. Estrup**

### **Den store Jernbanetid**

*Fra efteråret 1864 så man hver dag på egnene langs den jyske længdebane det imponerende syn, som et gammeldags damptog var.*

*Lokomotivet kom med vældige røggasser efter sig, de hvide dampstråler og glimtene fra de åbne kedelluger.*

*Efter den uendelige vognrækker.*

*Personvogne med folk ud af vinduerne.*

*Godsvogne med alskens varer.*

*Røg, damp, støv og spektakel, men også en fjern klingende lyd af udve`.*

*Mange hørte og fulgte denne tone*

*og drog ikke bare til Hamburg eller København,*

*Nej de fulgte den til verdens ende.*

*Det var en prægtig tid, da lokomotiverne langsomt*

*og majestætisk gled ind på stationerne, med hvæsen, og pift.*

*Det var vemodigt at se toget forsvinde når skinnerne drejede.*

*Ja, Damptoget lavede om på hele verden.*

Citat: H.P. Jensen, Haderslev