

Glimt fra landevejens historie

Med udgangspunkt i

Randers-Grenå
landevejens
150 års vej-jubilæum

sætter Auning fokus
på vejen gennem 500 år



Engelske tropper igennem Auning på vej til Randers i 1945.

Landevæjsbilleder

AuningBymuseum.dk og Sønderhald Egnarkiv har masser af historiske fotos på deres hjemmesider fra livet på og omkring landevejen.



Vestergade 8 blev i 1988 torpederet af en mandskabsvogn fra Prinsens Livregiment.



I 1970'erne blev der afholdt en række garderstævner i Auning. Denne garde er dog fra 1940'erne. Huset til venstre er i dag en del af Auning Boligmontering.



Udsnit af Auning Sognekort fra 1836 med landevejen markeret med rødt. Den nye landevej er påtegnet kortet omkring 1864.

Middelalderens veje

I 500 år var det bønderne, der boede langs vejen, som skulle holde vejen vedlige, men det var et arbejde, som bønderne prioriterede særdeles lavt.

Egentlig vejbyggeri blev i middelalderen kun foretaget, hvor terrænforholdene gjorde det absolut nødvendigt. Som regel nøjedes man med den vej, som vognhjulene sled i jorden.

Kørslen på de ujævne og hullede veje var ikke alene besværlig, men også farlig. Det var klogt, inden man gav sig på rejse, at ofre lidt til **St. Gertrud**, som var de vejfarendes skytshelgen.

Vejen til havet

Der har været landevej mellem Randers og Grenå i over 500 år. Bl.a. fordi Grenå har en havn som stort set aldrig fryser til, i modsætning til Randers Fjord som hurtigt lukker på grund af is i fjorden.

Byggeriet af hovedlandevejene stoppede i 1864, bl.a. fordi jernbanebyggeriet tog til og i et vist omfang overflødiggjorde landevejene. Fokus blev i stedet flyttet over på købstædernes infrastruktur til og fra stationerne.



Oldtiden dækker over den periode af historien, hvorfra der ikke findes skriftlige kilder, som fortæller om hvordan man har levet.

Oldtidens veje

Ordet **vej** betyder **at rejse** eller **at flytte sig**. De første veje var stier trampet til af mennesker og dyr. Stierne førte til bopladser og vandingssteder.

Med fremkomsten af **hulkøretøjer** udviklede de mere befærdede ruter sig til **vejkorridorer** mellem landsbyer og vigtige knudepunkter som udskibningssteder eller **overfartssteder**.

Ved Gl. Estrup Mølle har der været vadested, overfartssted i generationer. Det var her man skulle over Alling Å for at komme videre til Randers eller Grenå.

Alfarvej var for alle

Man gik, red eller kørte, hvor det var mest bekvemt på den aktuelle årstid. Der hvor trafikken gennem en længere periode fulgte samme forløb, opstod **alfarvejene**.

En **alfarvej** var en offentlig vej som alle måtte bruge, i modsætning til **hærveje** eller en **kongevej**, som kun kongen og hans mænd måtte bruge.



Kortet fra 1836 viser hvor landevejen gik over Alling Å. Den nye landevej er indtegnat senere.

100 års vejbyggeri

Anlæggelse af landets første hovedlandeveje, er historien om Danmarks første landsdækkende vejnet. Det var en gigantisk opgave, som tog over 100 år at udføre - fra 1761 til 1864.

Startskuddet var en kongelig befaling i 1761. En af de sidste veje, der stod færdig i 1864 var landevejen mellem Randers og Grenå.

Formålet var at skabe et vejnet, der kunne sikre bedre samfærdsel, lette handelen og skaffe de rejsende bedre vilkår. Kongens folk ønskede at benytte de allernyeste europæiske vejbygnings-teknikker og indkaldte derfor vejingeniører fra Frankrig, hvor tidens bedste veje, chausséerne, blev anlagt.

Denne folder supplerer plancheudstillingen om Randers-Grenå-landevejens 150 års jubilæum i 2014
Tilrettelæggelse:
AuningBymuseum.dk og Sønderhald Egnarkiv
Folderen og plancheudstillingen indeholder data fra Geodatastyrelsen, Matrikelkortet, WMS-tjeneste

Læs mere om landevejens 150 års jubilæum på <http://www.auningby.dk/auning-viser-vejen.html>



Gl. Estrup Kro ved Alling Å med træbroen i højre side af billedet.

Vejkroerne

Ved Gl. Estrup Møllegård lå tidligere Gl. Estrup Kro som også var høkerforretning. Kroen blev også kaldt **Ahuset** og fungerede tillige som posthus.



Da den nye landevej kom i 1864 blev kroen flyttet tættere på den nye vejføring. Kroen nedbrændte og blev aldrig genopført. Formodentlig fordi den nye jernbane var på vej. Dele af fundamentet til denne kro kan stadig ses.



Da jernbanen åbnede i 1876 stod Auning Kro (Auning Gæstgivergaard) klar lige over for Auning Station.



Foto fra 1884, hvor Kresten Madsen holder med sit studepand med kvas foran Vestergade 7, hvor der nu er P-plads med indkørsel til Møllefortet.

Den nye landevej

Den nye landevej og jernbanestationen skabte *Ny Auning* omkring Auning Station. Den gamle landsby var koncentreret om kirken og kaldtes *Gammel Auning*, da den nye vej kom i 1864.

Landevejen var anlagt som en 2-sporet vej med grøfter på begge sider af vejen. I Auning by, øst for jernbaneoverskæringen var der også grøfter i begge sider af Østergade.

Det har i tørre perioder været en støvet jordvej. Og i våde perioder en noget fedtet vejbane.



Den første benzinstation i Auning (ses mellem bil og lysmast) stod ved cykelhandler Frederik Hansen, Vestergade 11.

10 benzinstandere

I 1930'erne steg antallet af automobiler kraftigt og en ny indtægtskilde i form af benzinsalg blev et hit.

Der har på et tidspunkt været 10 benzinstandere i Auning. Alene i Vestergade var der 6 muligheder for at få tanket op ved købmænd, cykelhandlere og naturligvis i tilknytning til automobilværksteder.

Danmarks allerførste rigtige servicestation med tag over standerne, serviceværksted og vaskehal blev opført Vestergade 42, hvor der fortsat er værksted.

Det var vognmand M. C. Mortensen der byggede denne servicestation. Han fik senere en vej syd for landevejen opkaldt efter sig.



Servicestationen Vestergade 42 i Auning.



Dette foto af landevejen - eller Østergade - er fra omkring 1900. Auning Forsamlingshus er det 3. hus på venstre side. Forsamlingshuset blev opført 1895 af Auning Foredragsforening. Huset med 3 skorstene er i dag en del af boligforretningen.

Østergade 1900

I 1864 åbnede den nye snorlige landevej, som vi kender i dag. 12 år efter i 1876 kom jernbanen til og krydsede landevejen. I Auning by kom landevejen til at hedde Østergade øst for jernbaneoverskæringen og Vestergade vest for.

Mange huse havde navne, men ingen husnumre. Husnumrene blev først et krav efter 2.verdenskrig.



Landevejen med brobelægning. Den første asfaltering blev lagt oven på brostenene, men kunne ikke holde. Hele vejen blev brudt op og brostene fjernet og en ny tæppebelægning kom på.



Billedet af dette modulvogntog er udlånt af Vejdirektoratet.

Modulvogntog

Modulvogntog er særligt lange lastbiler med længde op til 25 meter og maksimal vægt på 60 ton. Derfor er der sket en række justeringer af rundkørsler, vejkryds og helleanlæg på de ruter, som er udpeget som ruter til modulvogntog.

Vejen gennem Auning blev en del af modulvogntogsruten i 2009. Det skønnes, at der i dag er 500 modulvogntog i Danmark, og de kan benytte 1700 km veje.

Hovedlandevejen gennem Auning er en statsvej. Drift, vedligehold og sikkerhed varetages derfor af Vejdirektoratet, der er en del af Transportministeriet. Vejdirektoratet lapper huller i vejen, maler hvide striber og bygger nyt i takt med, at trafikmængden vokser. Vejdirektoratet sørger også for lys i gadelamperne, vask af skilte og at sikre at lyskrydsene virker, som de skal.

4.000 km af alle veje er statsveje. Det er blot 5 % af den samlede vejlængde i Danmark, mens resten er kommunernes veje. Til gengæld er Vejdirektoratets veje meget trafikerede, og således kører ca. 45 % af trafikken på statsvejene.



Landevejen, den del der hedder Østergade, omkring 1910

Vejtræerne

Før 1. verdens krig (1914-1918) stod der en allé af poppeltræer gennem byen. De fleste af træerne blev dengang fældet. Måske for at dække et brændselsbehov.

Et af de sidste store vejtræer stod på torvet ved Djurslands Bank. Det blev brugt som byens opslagstavle. Da træet blev fældet i 1930 skrev 1. lærer J. K. Rasmussen en 14 vers lang hymne til træets ære.

Tæppebelægning

Frem til 1930 var landevejen uden egentlig vejbelægning. I 1930 blev vejen udvidet og centrale dele af landevejen gennem byen belagt med brosten. I 1960'erne blev vejen tæppebelagt, som en asfalteret vej blev benævnt i starten.

Først i 1930 blev fortovet markeret med en kantsten. I 1966 blev fortovene flisebelagte. Betalt delvis af den enkelte lodsejer i Vestergade og Østergade.



Omkring 1900, hvor dette foto stammer, var vejen ikke andet end en grusvej uden egentlige fortove.

Landevejsbilleder

AuningBymuseum.dk og Sønderhald Egnsarkiv har masser af historiske fotos på deres hjemmesider fra livet på og omkring landevejen.



Et persontog på prøvekørsel passerede hovedvejen i 1995. Toget tilhøre DSB's Jernbanemuseum.



Et udsnit af Vestergade som landevejen hedder vest for jernbaneoverskæringen.