

# KALØ-HERREGÅRDSLandskabet

Det er sjældent at se et herregårdslandskab bevaret så intakt, som man ser det i landskabet omkring Kalø Gods. Landskabet opleves bedst langs kysten af Kalø Vig fra Kolå til Slotskroen og på strækket fra Slotskroen til Store Baunehøj. Samt selvfølgelig omkring godsets bygninger, avlsgården med den imponerende Karlslade, hovedbygningen og Jagtslottet.

Det unikke herregårdslandskab gjorde det til en selvfølge, at det skulle indgå i Nationalparken Mols Bjerge. Det udgør i dag den vestligste del af nationalparken. Kalø har siden 1945 været statsejet.

Men hvordan er det gået til, at dette landskab er bevaret næsten i sin helhed? Det har sine ganske bestemte årsager, og det er bestemt ikke en selvfølgelighed. Men heller ikke en tilfældighed, for bag det ligger en stædig og vedholdende indsats fra Kaløs ejere.

Den væsentligste grund er nemlig, at Kalø gennem mere end 120 år var ejet af den holstenske Jenisch-familie, og at Kalø af familien blev betragtet som lidt af et "eventyrrige", som de værnede om og stædigt forsvarede mod alle ellers velmente planer om jernbaner, omfartsveje og byudvikling.

Jenisch-familien købte Kalø i 1824. Den hamburgske storkøbmand og senator Martin Johan Jenisch tilførte godset hårdt tiltrængt kapital, så det kunne komme på fode igen efter en række år, hvor fæstegårdene var blevet nedslidt og skovene hugget om. I resten af 1800-tallet udviklede Kalø sig til gengæld til lidt af et mønstergods, og det blev et yndet sted for Jenisch-familiens sommerferier og efterårsjagter.

Men sidst i 1800-tallet var Danmark kommet ind i en rivende udvikling, der også betød anlæg af nye veje og jernbaner. 1873 blev der fra Nappedam dampskibsforbindelse til Århus, og da Århus-Grenaa jernbanen var blevet en realitet i 1877, begyndte man at tale om endnu en jernbane, der skulle forbinde Ebeltoft med den eksisterende bane. Tanken var at føre denne jernbane fra Thorsager gennem Rønne til Ebeltoft. Det ville altså imødekomme såvel Rønnes som Ebeltofts brændende ønske om at blive rigtige stationsbyer.

Ebeltoft-kredsens folketingsmand Thomas Christensen kæmpede ihærdigt for jernbanen, og 1894 kom gennembruddet: der blev vedtaget en lov om en jernbane Thorsager-Rønne-Ebeltoft.

Men jernbanen ville komme til at skære igennem Kaløs marker, så banen blev kraftigt modarbejdet af Jenischerne og deres godsinspektør Engelbrecht Olsen. Der skulle tegnes aktier blandt private for halvdelen af anlægsudgiften, og her var der kalkuleret med et større beløb fra Kaløs ejere – men der kom absolut ingenting, og Kaløs ejere gjorde det oven i købet klart, at de ikke havde tænkt sig frivilligt at afgive så meget som en tomme jord til jernbanen. Bitterheden var stor, især blandt Ebeltofts handelsfolk, der kunne se købstad-konkurrenten i nord, Grenaa, profitere af sin jernbane. Man undså sig ikke ved at spille på de antityske stemninger og få sagt, at det var en "udlænding", der nu lagde hindringer i vejen for fremskridtet i området.

På grund af Kaløs modstand og manglende bidrag til aktietegningen måtte gennemførelsen af loven om jernbanen opgives. Loven blev ændret til at gå ud på en jernbane til Ebeltoft enten fra Thorsager eller fra Trustrup, hvorefter Trustrup-Ebeltoft jernbanen blev anlagt i 1901 (nedlagt 1968).



*F. C. Kiærskous opfattelse af Kalø-landskabet 1859 – et rigtigt guldalderbillede, der i dag hænger på det tidligere Rønde Rådhus. Billedet svarer måske til Jenisch-familiens oplevelse af Kalø som et lille "eventyrrige" for sig, forbundet med smuk, storslået natur og historiske seværdigheder – og ikke mindst: ferier og jagter.*

1906 dukkede en ny plan for en jernbane op. Nu havde Ebeltoft i mellemtiden fået sin jernbane med knudepunkt i Trustrup, så den nye plan gik i stedet ud på at anlægge en jernbane fra Hornslet over Rønde til Thorup Pakhus på Mols. Men her var den interne splid om linjeføringen og modstanden fra gårdmændene langs ruten så stærk, at Kalø ikke behøvede andet end at forholde sig passiv og lade de andre skændes. Planen var fremme med forskellig styrke helt frem til 1918, hvor den endelig blev skrinlagt – på dette tidspunkt var de første lastbiler og rutebiler begyndt at køre, og dermed var jernbanernes glanstid ved at være slut.

Men det betød ikke fred og ro for Kaløs jorder, for allerede i 1930'erne var bilismen så stor, at Randers Amt vedtog, at der skulle anlægges en omfartsvej syd om Rønde, fra Randersvej-krydset ved Følle til Molsvej ved Slotskroen. Alle midler toges i brug fra Kaløs side for at forhindre det, for vejen ville skære igennem nordspidsen af Hestehaveskoven og tværs over Stegelykke-marken mellem skoven og Molsvej. Da pælene til vejen var sat i jorden til at markere linjeføringen, forsvandt de i nattens mulm og mørke på mystisk vis, uden at det nogen sinde blev opklaret, hvem der stod bag. Selveste statsminister Stauning kom til Rønde for at danne sig et indtryk af vejens hhv. uundværlighed eller ødelæggende virkning, og handelsstanden i Rønde lagde en alternativ plan på bordet – med en linjeføring lige op ad Rønde bys sydgrænse, så man både kunne bevare



handelen i Rønde og undgå ødelæggelsen af Kalø-landskabet. Til gengæld ville planen nok ikke være særlig effektiv trafikalt set, så den bed Randers Amt ikke på.

Først da der i 1937 blev vedtaget en ny fredningslov, der gav Danmarks Naturfredningsforening kompetence til at rejse fredningssager, fik Kalø det afgørende våben i hænde. Det lykkedes at lokke naturfredningsforeningens formand på besøg og overbevise ham om vejens ødelæggelser af naturen, og så lovede Kalø at gå med til en frivillig fredning af hele arealet øst for Rønde fra Store Baunehøj til Slotsruinen og til sikring af offentlighedens adgang til det fredede areal, incl. slotsruinen. Sådan blev det, arealet blev fredet og Kalø blev berømmet for det i naturfredningskredse – og opnåede at standse enhver både aktuel og fremtidig snak om jernbaner og veje gennem arealet.

I tilgift opnåede Kalø også at sætte en effektiv stopper for en ny trussel, der var dukket op, nemlig Røndes ønsker om at udvide byen mod øst hen over Kaløs marker. Rønde var blevet Djurslands rutebilcentrum og havde succes som handelsby, og arealet mellem Rønde og Kalø var oplagt til byggegrunde med en fabelagtig udsigt til vigen og slotsruinen. Fredningen var en effektiv forhindring for sådanne planer – og bitterheden mod Kalø blandt de handlende i Rønde var stor.

Faktisk havde Det Kongelige danske Husholdningsselskab allerede i 1827 i I. C. Halds beskrivelse af Randers Amt anbefalet oprettelse af en købstad ved Bregnet / Rønde med havn ved Nappedam, og da dampskibene i 1873 begyndte at sejle hertil fra Aarhus, burde der være lagt op til den anbefalede byudvikling. Situationen var helt sammenlignelig med Knebelbro, hvor der udviklede



*Udsigten fra Store Baunehøj, fotograferet af Ian Lukins til bogen "Molslandet". Landskabet på billedet svarer stort set til det område, der blev fredet i 1939. Store Baunehøj ligger 102 m. over havets overflade og byder på en enestående udsigt over Kalø-herregårdslandskabet.*

sig et lille livskraftigt bysamfund. Men Kalø var herre over landskabet ved Bregnet og Nappedam og ønskede ikke at fremme byudvikling – helt modsat ved Knebelbro, hvor gårdmændene var ivrige efter at sælge den vanskelig opdyrkelige jordstribbe mellem kystskrænten og stranden.

Jenisch-familiens kærlighed til Kaløs herligheder omfattede ikke alene naturen, men også de historiske værdier. De indledte allerede i begyndelsen af 1900-tallet et tæt samarbejde med Nationalmuseet om udgravningen og bevarelsen af slotsruinen, og de betalte halvdelen af udgifterne. De første systematiske udgravninger foregik i 1903, og derefter med jævne mellemrum så længe, familien ejede Kalø, således også under besættelsen, hvor udgravningerne foregik som beskæftigelsesarbejde. Kaløs ophøjelse til nationalt klenodie med den offentlige adgang sikret skyldtes altså ironisk nok en tysk familie.

Efter besættelsen blev Kalø konfiskeret som tysk ejendom, men fredningen blev der ikke rørt ved, og da den længe ventede omfartsvej endelig kom i 1987, kom den til at gå nord om Rønne, og Rønnes byudvikling kom til at foregå mod nord og vest – og kun i mindre omfang mod syd på Kalø-jord.

Ingen tvivl om, at vi kan takke familien Jenisch for, at Kalø-herregårdslandskabet er intakt den dag i dag – og dermed også for, at det helt naturligt kom til at indgå i nationalparken.

Som tak blev det hele altså frataget familien – måske retfærdigt set på nationalt plan som en brøkdels kompensation for udgifter påført Danmark ved besættelsen, men lige så sikkert dybt uretfærdigt på det personlige plan.

*Skrevet af Vilfred Friberg Hansen februar 2010 til Syddjursportalens Oplevelsesguide.*