

Den gamle Aarhus-Grenaa landevej

Den gamle Aarhus-Grenaa landevej ses endnu ganske få steder i nogenlunde den skikkelse, den havde indtil den i 1850'erne afløstes af den nuværende hovedvej mellem de to byer.

En af de steder er strækningen fra Følle Mølle, Kalø's gamle vandmølle, syd om Rønde og frem til Rønde Vandrerhjem. Den første del af strækningen er den identisk med **Strandvejen**, derefter **Hestehavevej** syd om Rønde, og til sidst, fra Molsvejen, hvor den gamle Rønde Kro lå i sin tid, **Kaløvej** frem til den moderne landevej ved vandrerhjemmet.

Strækningen er den rene idyl. Ad Strandvejen og Hestehavevej indgår den i dag i det regionale cykelstinet, så mange oplever idyllen under cykelturen, der fra Hestehavevej drejer mod syd ned forbi Kalø Slotsruin og videre ud på Mols.

Det idylliske kulturmiljø langs den gamle landevej forsøges bevaret af kommunen ved at al udbygning af Rønde by mod syd standser et stykke før Hestehavevej, så bl.a. de gamle diger og beplantninger langs vejen ikke ødelægges. Det må dog erkendes, at byen på den østlige del af strækningen er så tæt på vejen, at illusionen om at færdes på den gamle historiske landevej i nogen grad går fløjten.

Den gamle landevejs historie begynder sidst i 1700-tallet.

I 1761 satte en kongelig forordning gang i anlæggelsen af landeveje overalt i Danmark. Det var det store reformarbejde, der også omfattede de store landbrugsreformer, der var ved at tage sin begyndelse. Alle amter skulle på de vigtigste trafikstrækninger udtage landeveje, der fremover skulle vedligeholdes af amterne i stedet for som hidtil af de bønder, der boede langs vejene. Der skulle med andre ord opbygges et net af "amtslandeveje" over hele landet.

I 1772 fulgtes forordningen op på Djursland, idet en nedsat kommission fastlagde forløbet af landevejsforbindelsen mellem Aarhus og Grenaa. Ingen ville på det tidspunkt drømme om at rejse mellem de to byer over land, for det ville komme til at foregå gennem opkørte og mudrede hjulspor – længere rejser blev så vidt muligt altid foretaget pr. skib. Sådan ville det også være fremover, men postvognene var så småt begyndt at køre mellem de større byer. Posten mellem hhv. Grenaa og Ebeltoft og Aarhus besørgedes dog 1700-tallet igennem alene af en ridende post uden mulighed for at medtage passagerer. Alene for at fremme postvognenes kørsel – og dermed passagertransport - var det vigtigt at skabe et farbart landevejsnet. Der er talrige beretninger om, at passagererne i postvognene også langt op i 1800-tallet måtte påregne at skulle ud og skubbe postvognen over vanskelige strækninger på bakker og ved vadesteder. For at ikke at tale om beretninger om postvogne, der væltede, så en i forvejen ubekvem rejse for passagerne blev en ekstra ubehagelig oplevelse.

Men forordningen forudså naturligvis, at handel og almindelig samfærdsel nu skulle udbygges over land. Og den nedsatte kommission fastlagde, at de eksisterende veje – vi ville nok i dag snarere kalde dem hjulspor – langs Kalø Vig, over Kalø, Rostved og Maarupvad til Kolindsund og derefter langs sydsiden af Kolindsund, der jo dengang var en stor sø, skulle ophøjes til landevej. På dette tidspunkt var der kun et nogenlunde farbart vejspor fra de to byer ud gennem deres handelsopland: fra Aarhus langs bugten til anløbsbroen ved Gammel Løgten Strand og fra Grenaa langs Kolindsund til Nøddager. Vejene fulgte helst kysterne, hvorfra der var forbindelse ad søvejen



andre steder hen. Nu gjaldt det altså om at forbinde de to kyststrækninger langs Århusbugten og Kolindsund.

Ophøjelsen til amtslandevej betød bl.a., at der skulle opføres stenkister over de forskellige vandløb. Stenkisterne er gået til mange steder, men netop på strækningen Følle Mølle – Kalø er der bevaret hele to af slagsen, en stor og en lille. Den store finder man på Strandvejen lige øst for Følle Mølle, den lille går over at mindre vandløb lige syd for Rønde. Stenkisterne er i dag et flot minde om det enorme arbejde, der blev sat i gang i slutningen af 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet for at udbygge de landværts trafikmuligheder og dermed øge handel og samfærdsel overalt i landet.

Midt i 1800-tallet kører der postvogne mellem både Ebeltoft og Grenaa og Aarhus. Postvognen gik fra Ebeltoft kl. 22.30 om aftenen, nåede Tirstrup ved midnat og var i Århus mellem kl. 4 og 5 om morgenen efter 6 timers sikkert ikke særlig behagelig rejse. Den helt store passagertrafik skal man da heller ikke regne med – så sent som i 1871 var der i alt på et år 222 passagerer mellem

Ebeltoft og Tirstrup. På postvognen mellem Grenaa og Aarhus var der 6 sæder, men de har sjældent været optaget alle sammen. Postvognene så i øvrigt ud temmelig præcist som de diligencer, vi ser i cowboyfilmene.

Da den nye Aarhus-Grenaa landevej kommer til i 1850'erne – strækket mellem Følle og Kalø var færdig i 1855 - blev Grenaa-postens hidtidige stop ved postsamlingsstedet i Nøddager erstattet med et stop i Tirstrup. Ebeltoft-posten fortsatte med sit hidtidige postsamlingssted i Tirstrup, hvorimod

postsamlingsstedet i Bjødstrup erstattedes med et nyt postsamlingssted og dermed ”stoppested” ved den nye Rønne Kro, som Kalø havde bygget (det nuværende medborgerhus ”Hotellet”).



Ved Kaløvej ligger de gamle Kaløhuse vest for den gamle landevej, mens der til den anden side er en pragtfuld udsigt ned mod Kaløskovene, Bregnet kirke og Kalø Slotsruin.

Der kan andre steder i oplevelsesguiden læses om Følle Mølle og stenkisten ved Følle Mølle. Begge steder omtales den gamle landevej også.