

Vejene omkring Rønde indtil den nye Aarhus-Grenaa landevej 1855.

Vilfred Friborg Hansen

Det følgende bygger på Sigrid Baks artikel om "Landevejen gennem Rønde" i "Folk og Liv på Røndeegnen" bind 9, 1989, med kortmateriale fra Ole Rand Jørgensens artikel "Kalø og Rønde ca. 1800-1850" i "Folk og Liv på Røndeegnen" bind 6, 1984.

Reformtiden sidst i 1700-tallet

Arbejdet på at skabe et sammenhængende system af landeveje begyndte i reformtiden i slutningen af 1700-tallet. I vores område var det afgørende, at man i 1771 besluttede at forbinde Grenaa-vejen, der forløb langs sydsiden af Kolindsund, med Aarhus-vejen, der forløb langs nordsiden af Kalø Vig. Bindeledet blev et vejforløb mellem Aarhus-vejen og Grenaa-vejen over Kalø og Rostved, nord om Korup sø.

I Rostved gik vejen fra mod Randers via Thorsager. Dette ændredes dog omkring år 1800 med en vej direkte fra Kalø til Thorsager.

I første omgang var den nye Aarhus-Grenaa vej en streg på kortet. Men med denne streg var det nu angivet, hvor man i fremtiden skulle satse på at udbygge vejene. I første omgang er det mange steder først og fremmest sket ved at anlægge stenkister over vandløbene undervejs.

I forbindelse med udlægningen af det nye vejnet blev tilstanden af vejene i nettet beskrevet. Vejen mellem Følle Mølle og Kalø fik betegnelsen "meget ond".

1778 følges op på arbejdet med at skabe sammenhængende vejnet. Det stod nemlig efterhånden klart, at godsejerne, der stod for vejarbejdet, hver på sine strækninger, ikke var særlig ivrige efter at udbedre

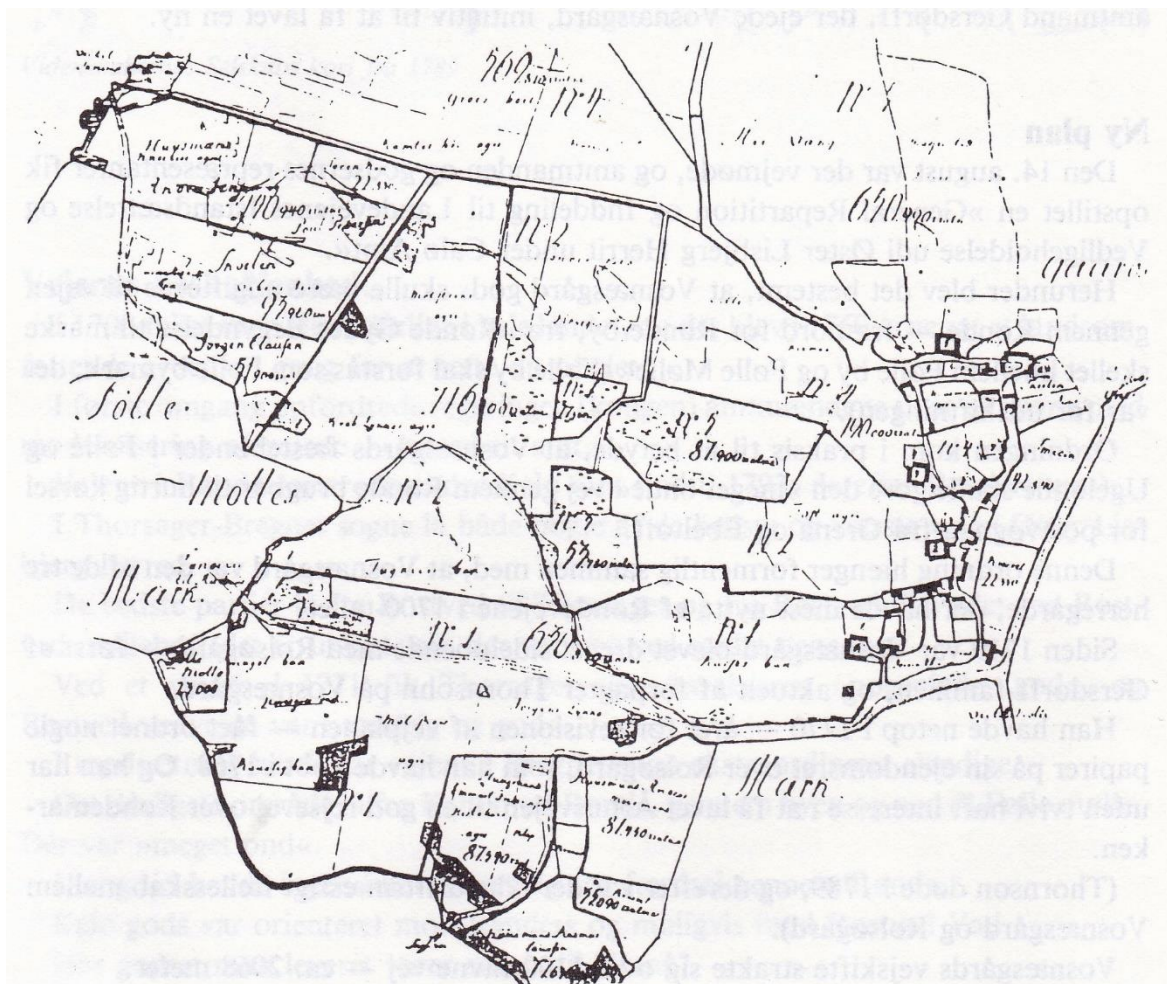


Figur 1. Videnskabernes Selskabs kort fra ca. 1791. Her ses den nye Aarhus-Grenaa landevej tydeligt markeret. Overgangen over vådområdet ved Knubbro er slet ikke afsat, da man netop ville markere, at trafikken fremover skulle ledes over Følle Mølle. Randersvejens zig-zag forløb fra Kalø over Rostved videre til Thorsager blev få år senere ændret, så må undgik "omvejen" omkring Rostved, men kom direkte fra Kalø over Dibbelbro til Thorsager. Her gengivet fra Syddjurs Kommunes "historiske kort".

vejene. Derfor oprettedes en General Vej Kommission, der kunne føre tilsyn med vejarbejdet rundt omkring i landet og påbyde handling, hvor det var påkrævet.

Ved udskiftningen af Rønde by i 1791 blev vejen mellem Følle Mølle og Kalø udlagt i et bredt spor, som "ophøjelsen" til landevej også krævede. Et vejsyn i 1795 afslørede dog, at der ikke var sket det helt store siden 1771. Godt nok var der stenbro ved Rønde Kro og ved Følle Mølle, men begge steder betegnedes stenbroen som "opkørt" og vejen "næsten impassabel". Vejen mellem de to stykker stenbro fik betegnelsen "dyb og meget ond".

Bestræbelserne på at få godsejerne ud af vejarbejdet fortsattes med den nye kommunalreform i 1793, hvor de nye landeveje blev lagt ind under de nye amter. For Djurslands vedkommende betød det, at det nye Randers Amt, der afløste Kalø Amt, fik det nye landevejsnet under sig. Landevejene var nu blevet til amtslandeveje.



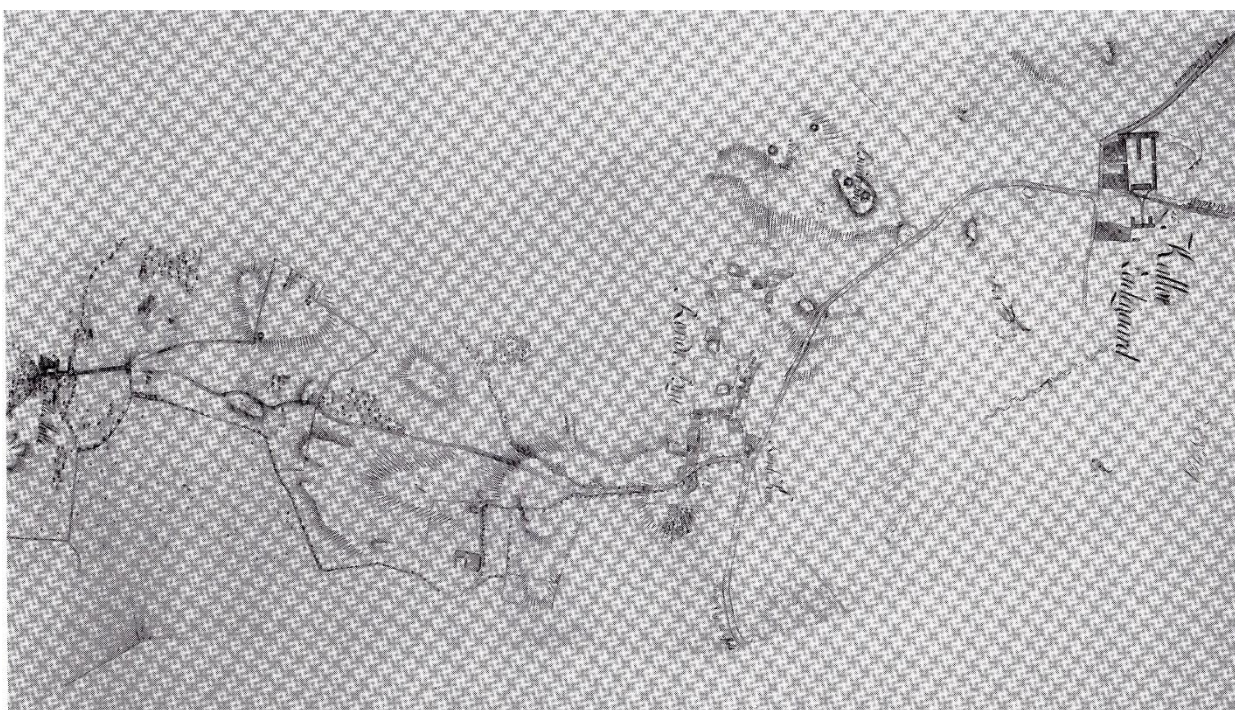
Gammel Rønde og den sydlige del af Rønde mark efter udskiftningen. Man ser tydeligt den meget bredt anlagte vej til Følle Mølle (nu Hestehavevej) og nordøst om den gamle kro (nu Kaløvej), samt i nord vejene til Skrejrup og Smouen. Udskiftningskort 1791.

Figur 2. På udskiftningskortet over Rønde by ses det, at vejen mellem Følle Mølle og Rønde Kro og til dels videre mod Kalø Ladegaard er udlagt i et meget bredt spor. Det blev dog formodentlig aldrig realiseret. Her gengivet efter Bak s. 10.

Der var i 1795 endnu ikke anlagt stenkiste ved Følle Mølle, men den kom til få år senere – dog i første omgang i en udgave, der hurtigt skred sammen, hvorefter en ny blev anlagt. Den er identisk med den nuværende, som endnu ses på sydsiden af Strandvejen, hvorimod nordsiden ikke kan ses på grund af vejens udvidelse i moderne tid.

Nyt vejsyn 1796 viser, at der siden sidst er anlagt 11 træbroer mellem Egå Bro og Følle Mølle og brolægning i gaderne i Bjødstrup og Thorsager og gennem Kalø. Kalø har opført to nye stenkister i Rønde Gyde. Ved et vejmøde bekræftes 1771-planerne, og der kræves opført ni nye stenkister mellem Kalø og havet, bl. a. ved Følle Mølle. Forskellige grundforbedringsarbejder forberedes.

Med General Vej Kommissionen og amternes overtagelse af landevejene var der linet op til et virkeligt livtag for at få ordnet de dårlige veje.



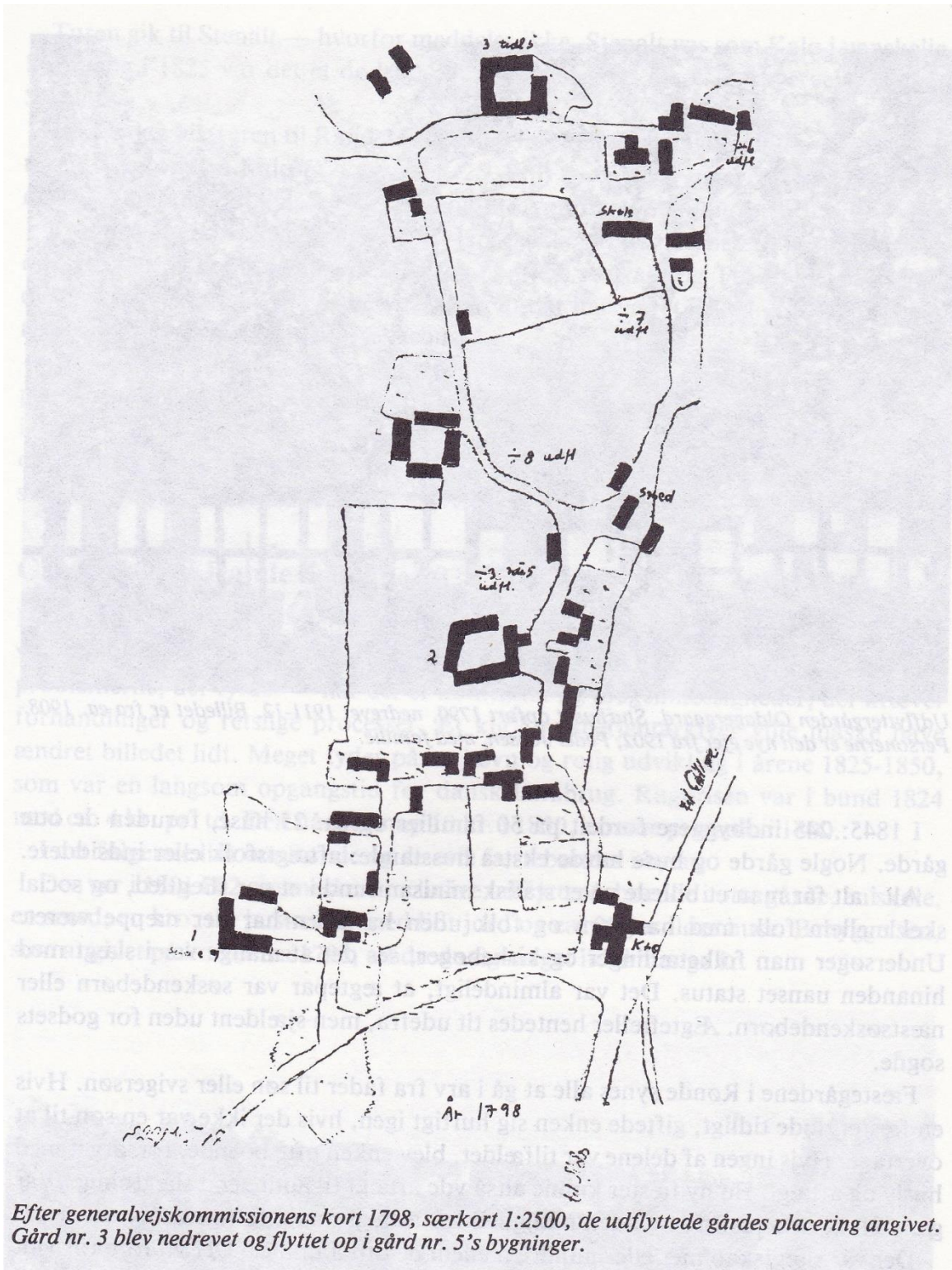
Figur 3. Strækningen fra Følle Mølle til Kalø Ladegaard opmålt og tegnet 1798 af General Vej Kommissionen. Rønde Kro ligger midtvejs, med gårdene i Rønde by nord for, langs den nuværende Molsvej. 1 : 5000, nedfotograferet, her gengivet efter Rand s. 98.

Krise i begyndelsen af 1800-tallet – vejarbejdet genoptages først i 1840'erne

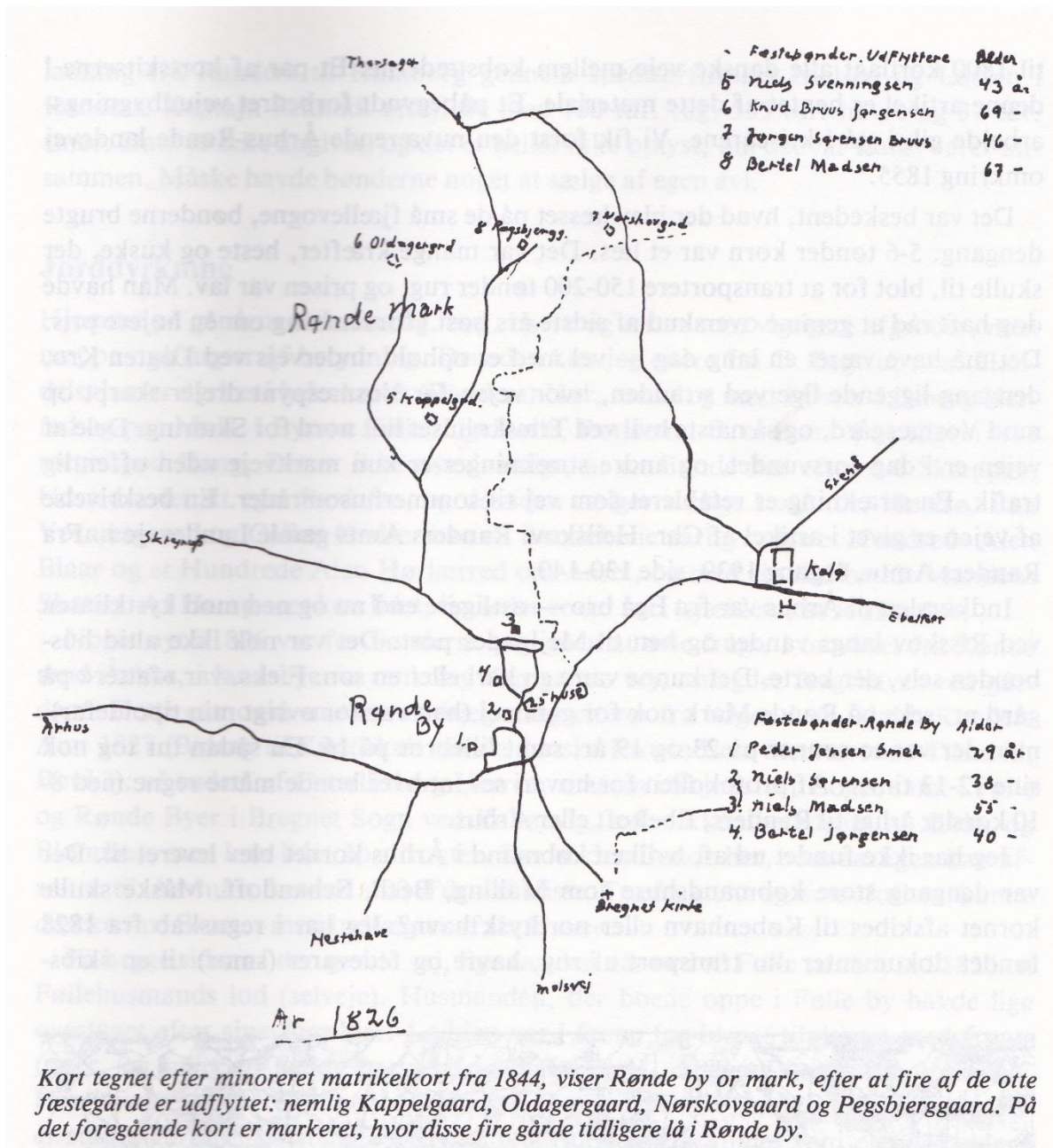
Men så kom Napoleonskrigene. Københavns bombardement 1807, statsbankerotten 1813, tabet af Norge 1814 – og som om det ikke var nok fulgte en dyb og langvarig økonomisk krise efter krigene.

Alt arbejdet med det nye landevejsnet gik i stå. Først da krisen så småt var løjet af i løbet af 1830'erne, begyndte man at tage arbejdet op igen. Det skete i vores område i 1843, hvor ingeniør von Wenck fik til opgave at se på vejenes tilstand og stille forslag til forbedringer.

Og von Wenck tog virkelig fat, for han foreslog nu, at man helt opgav den gamle Aarhus-Grenaa landevej og i stedet anlagde en helt ny vej oppe i landet. Han foreslog, at den nye landevej skulle krydse Knubbro Bæk lidt syd for Knubbro. Den nye linjeføring blev endeligt vedtaget i november 1847.



Figur 4. Detaljeret kort over Rønne by 1798, hvor vejforløbet omkring kroen i Rønnes sydøstlige ende ses tydeligt. Gengivet efter Rand s. 104.



Figur 5. Vejene omkring Rønde 1826, gengivet efter Rand s. 105.

Krig igen!

Og så kommer Treårskrigen!

Alle ingeniører bliver nu overført til militære opgaver – det gjaldt også von Wenck.

Men Randers Amt var nu opsat på, at noget måtte ske. Så de ansatte deres egen civile amtsvejingeniør Meyer, der fik hovedsæde i Kalø's gamle skovridergård, den nuværende landbrugsskole. Herfra ledede han arbejdet med de nye veje de næste 25 år.

Undervejs scorede han Kalø's godsinspektør Adolf Olsens datter, men det er jo en ganske anden sag...

Men Meyer var oppe mod hårde odds, for alle bønderne var udkommanderet til arbejder for militæret. Det ændres dog, da den danske overkommando i august 1848 begynder at arbejde med planerne om at kunne trække tropper ud bag skanserne på Helgenæs, der indvies af kong Frederik 7. måneden efter.

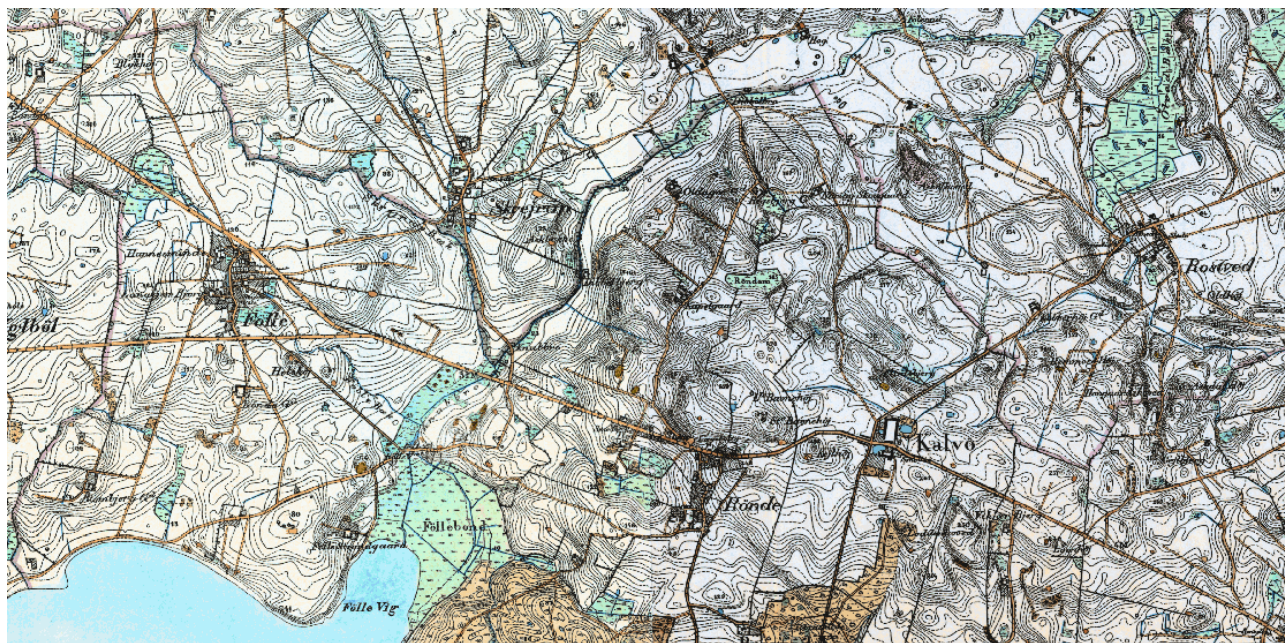
Nu forlangte militæret vejene fra Vosnæsgaard – Følle Mølle – Egens – Knebel – Helgenæs sat i stand. Kravet blev rettet til amtet, der derefter gav beskeden videre til sognefogederne langs ruten.

Men bønderne er stadigvæk uvillige, og intet sker på strækningen, før krigen igen bryder ud i april 1849 efter syv måneders våbenstilstand.

24. maj flyttes general Ryes depoter fra Randers til Kalø, Kejlstrup, Møllerup, og lazarettet flyttes til Ebeltoft. Der bygges 15 nye barakker bag skanserne på Helgenæs, og Kalø teglværk leverer hårdtbrændte sten til bageovne bag skanserne. En slagteplads oprettes i Rønde (ud for nuværende præstebolig, tidligere læge Tage Plougmanns bolig).

5. juni kom der ordre om, at også de gamle herredsveje oppe i landet skulle sættes i brugbar stand. Herefter blev overgangene ved Knubbro og Dibbelbro ordnet, og ing. kaptajn Glahn anlægger en helt ny vej øst om Ringelmose skov (nuværende Forpagtervej), samt en ny vej nord om Rønde til Skrejrupvej (den senere hovedgade).

Derefter følger arbejdet med den nye Kalø-stilling på Røndebakken, forrest løbegrave, derefter kanonstillinger, bagerst 4 retrætestillinger, alt sammen vendt mod vådområdet mod vest, hvorfra et evt. tysk angreb ville komme. Arbejdet pågår fra 9. – 19. juni. Vådområdet foran Kalø-stillingen sættes under vand, og overgangsstederne spærres ved forhug eller ødelægges, dette arbejde pågår indtil 29. juni, hvor



Figur 6. På det såkaldte målebordsblad fra 1870 ses vådområdet omkring Rønne og mod nordøst tydeligt, men overgangssteder ved – fra syd – Følle Mølle, Knubbro (Skrejrupvejen), Dibbelbro (Thorsager – Randers vejen, nuværende Smouenvej), samt Folevad nordligst ved vejen fra Rostved til Kolind. Bemærk, at den nye landevej Følle – Rønne – Kalø er fra 1855 og altså ikke eksisterede på general Ryes tid. Fra Syddjurs Kommunes historiske kort.

man indser, at Kalø-stillingen nok aldrig kommer i anvendelse. Troppernes march over Mols til Helgenæs var påbegyndt.

Ryes front lå i skovbæltet fra Vosnæs over Hornslet til moserne ved Rosenholm.

Genoptagelse af vejarbejdet efter krigen

Ryes march gennem Djursland og Mols havde med al ønskelig tydelighed vist vejenes elendige tilstand i området. Derfor sattes der straks efter krigen turbo på arbejdet, og 1855 kunne den nye vej nord om Rønde, med overgang over Knubbro bæk lidt syd for Knubbro (Skrejrupvej) tages i brug.

Litteratur

Sigrid Bak: "Landevejen gennem Rønde", i "Folk og Liv på Røndeegnen" bind 9, 1989 (cit. Bak)

Ole Rand Jørgensen: "Kalø og Rønde ca. 1800-1850", i "Folk og Liv på Røndeegnen" bind 6, 1984 (cit. Rand)

Skrevet af Vilfred Friborg Hansen til hjemmesiden oktober 2018



Figur 7. Den gamle landevej, nu Hestehavevej, danner i dag grænse for Rønde by mod syd. Her et stykke af vejen ud for Lillerup-udstyknigen. Ad denne vej passerede general Ryes tropper i 1849. Foto VFH 2011.

