Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

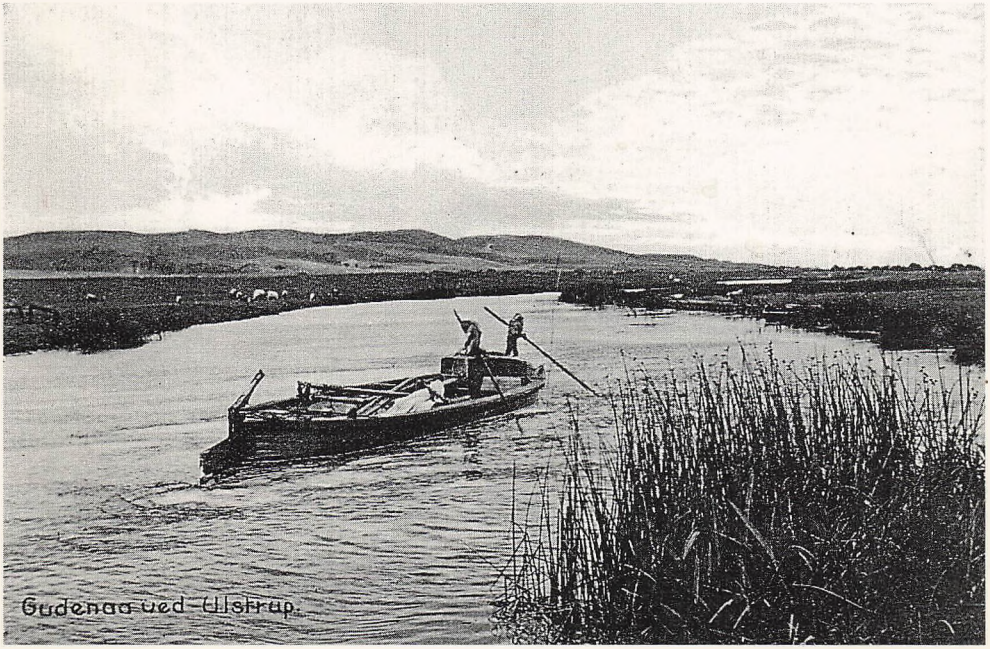
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk



PRAMFART PÅ GUDENÅEN

AF HARRIET MERETE HANSEN

GUDENÅDALENS MUSEUM 1994

S. P. Andreasen

HARRIET MERETE HANSEN

PRAMFART PÅ GUDENÅEN

GUDENÅDALENS MUSEUM,
BJERRINGBRO 1994

© Bjerringbroegnens Museumsforening.

Lay-out og tryk:
Sønderby Grafisk · 86 68 40 00.

Trykt i 1.000 eksemplarer.

Bogen er sat med Century Old Style.

ISBN 87-985285-0-5

FORORD

I sommeren 1993 viste Gudenådalens Museum i Bjerringbro en særudstilling om pramfarten på Gudenåen. Emnet er et farverigt kapitel i egnens historie, men udstillingens ambition var at forsøge at give et nøgternt billede af det, der foregik – uden helt at glemme historierne. Og så skulle udgangspunktet være det midterste stykke af åstrækningen – omkring det sted, hvor mændene i selerne måtte give op over for strømmen i åen og overlade det tunge træk til heste – altså Bjerringbro-Tange.

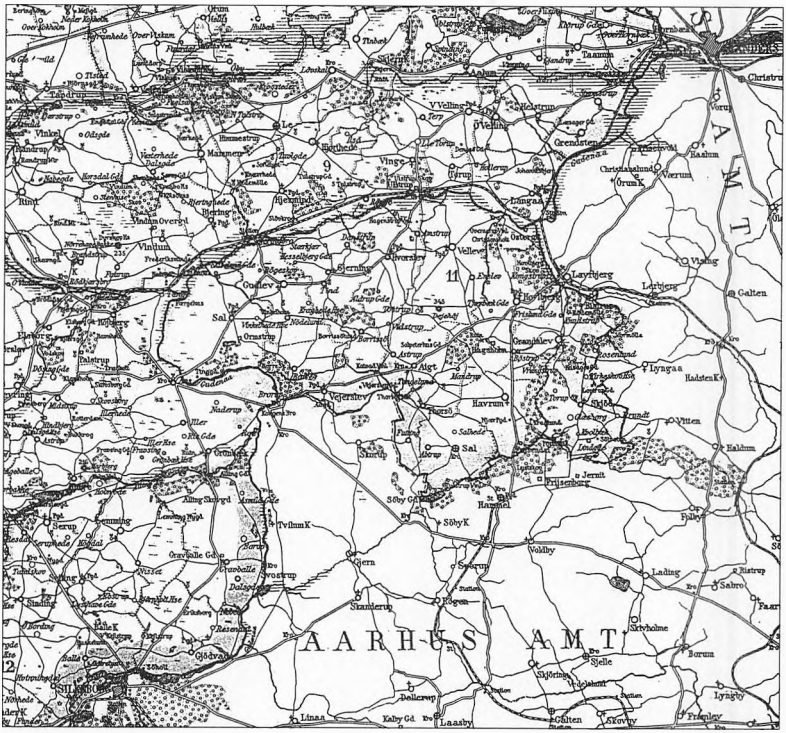
Noget katalog til udstillingen blev der ikke lavet, men da mange gerne ville have mulighed for at »tage noget med hjem«, søgte vi i efteråret 1993 Grundfos Jubilæumsfond om støtte til en publikation på baggrund af udstillingen, og fonden stillede velvilligt midler til rådighed.

Derfor dette lille hefte, der kun er blevet til, fordi alle, der havde stillet materiale til rådighed for udstillingen, beredvilligt lod os benytte det også i denne sammenhæng. Vi vil gerne takke Lokalhistorisk Arkiv i Bjerringbro, Bjerringbro Bibliotek, Lokalhistorisk Samling i Silkeborg, Silkeborg Museum og Randers Lokalhistoriske Arkiv, der alle har udlånt billeder.

Fra mange sider har vi fået nyttige oplysninger, lånt materiale og billeder – en tak til alle, der således har stået os bi. Også tak til Grundfos Jubilæumsfond, der ikke blot støttede udstillingen i 1993, men som nævnt også har bidraget til dette hefte.

Endelig tak til Harriet Hansen, der påtog sig at omsætte udstillingen til bogform.

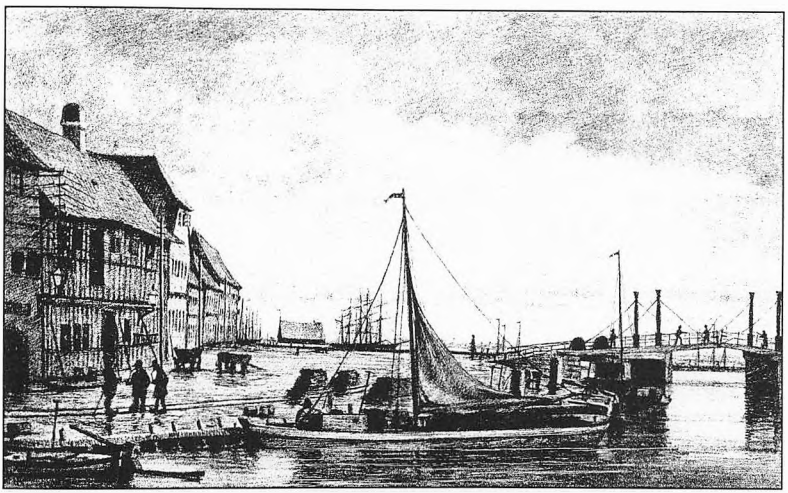
Efterår 1994.
Bjerringbroegnens Museumsforening.



Udklip af Amtskort over Danmark i 26 blade.
Uden år.

PROLOG: EN GAMMEL PRAMMAND FORTÆLLER

1800-tallet var pramfartens storhedstid. Men da var sejladsen bare en naturlig del af hverdagen, som alle omkring åen kendte, og som ikke fik særlig opmærksomhed. Først senere, godt op i dette århundrede, da prammene næsten var væk, fortalte gamle folk om tiden, da de var unge og tog turen op og ned ad åen.



Tørvebryggen i Randers. Herfra udgik Randers' vestfart.
Tegning af Johan Rohde. Gengivet efter »Langs Gudenåen«.

Lad os f.eks. følge Hanelius' beretning, der blev trykt i 1926 – en menneskealder efter han var gået i land. Han fortæller:

»Naar Prammene kom til Randers med Træ og Trøv, lagde de til ved Tørvebryggen, og Kaptejnen gik op i Byen til Bagere og Købmænd, hvor der kunne sælges noget... Naar alt var losset, var man klar til at tage Ladning ind; den bestod af forskellige Købmandsvarer, Kul, Kalksten og navnlig Tømmer og Fjæl.

Kaptajnen hyrede saa 2-3 lejemænd til at trække Prammen op til Bjerringbro; hans Makker maatte ogsaa med at trække, da een Mand let kunde styre Prammen; der var tit 4 Mand i linen.

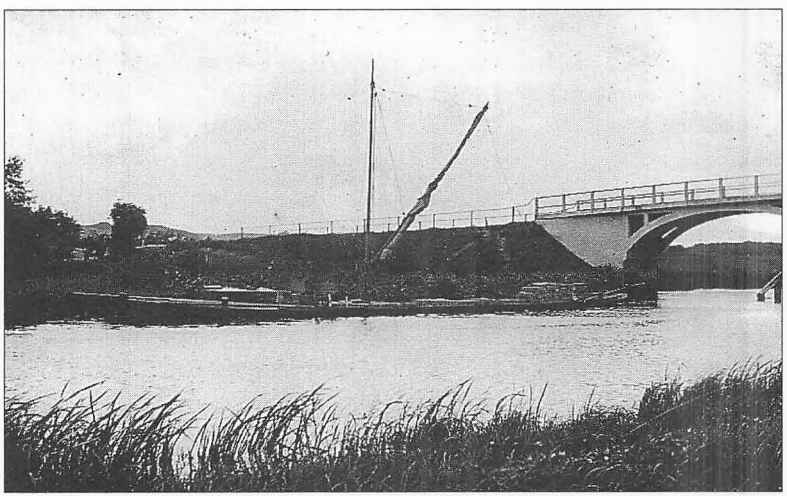
Man maatte stage op til Hornbæk Aa; der begyndte det haarde Arbejde med at trække; det blev betalt med 3 Rigsdaler, hvad enten det varede to eller tre Dage at komme til Bjerringbro.

Ved Frisenvold Laksegaard var Aaaen lukket tæt med Hække, saa at ingen større Fisk – Laks og Ørreder – kunde komme igennem. Midt i Løbet blev en stor Hække sænket for Prammen; mens denne passerede, stod en Mand paa hver Side med en lang Stage og pulsede, for at Laksene ikke skulde løbe igennem, mens Hækken var aaben.

Ved Laksegaarden (Frisenvold) var der Varpsted, d.v.s. der spiste man en Mellemmad og tog en Dram eller to; Lejemændene fik frit Øl og Brændevin og hvilede en lille tid.

Ved Grensten Møllevad var der et stridt Sted, men det var nu ikke saa slemt.

Herregaarden Neder Løjstrup ligger ganske tæt ved Aaen, omgivet af store frodige Skove...



Kåg ved amtmand Hoppes bro ved Langå. Ca. 1907.
Foto: Randers Lokalhistoriske Arkiv.

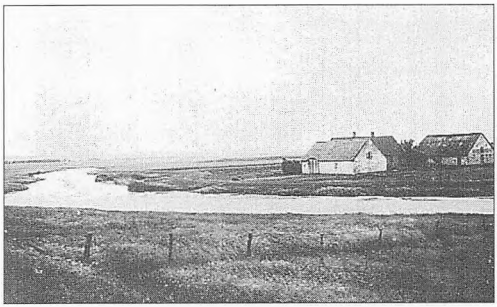


Bjerringbro set fra åen omkring 1910.
Foto: Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.

Derfra kommer man til Langaa Jærnbanebro, som Tyskerne sprængte i Luften 1864; da Enden af Broen blev liggende paa venstre Breds Brohoved, blev der lige saa meget Plads, at Prammen kunde komme igennem.

Ved Østergaard har der været en Laksegaard, der er nedlagt for længe siden; et Sted, hvor Aaen danner et S, kaldes Krumkagen. Efter at have passeret Busbjerg, der skraaner stejlt ned mod Aaen, og hvor der skal have været Røvere i gamle Dage, kommer man forbi Herregaarden Ulstrup til Gullevbæk, et meget stridt sted, hvor Lejemændene maa anspænde alle deres Kræfter; det er svært efter at de har gaaet foroverbøjet i 2-3 Dage og rykket haardt hele Tiden, men de kommer over det, og saa naar vi til Bjerringbro.

Her maa vi leje Heste; fire, hvis Prammen er haardt ladet, ellers to eller tre; Hestene gaar efter hinanden ligesom Lejemændene. Nu bliver Strømmen meget haard, og der er mange Steder, hvor der skal tages godt fat, lille og store Sovnings Bæk er meget stride Steder, i Hvilsted Kro skal Hestene bede halvanden Time, saa kommer vi til Helvedes Port, der ogsaa er meget strid; lidt

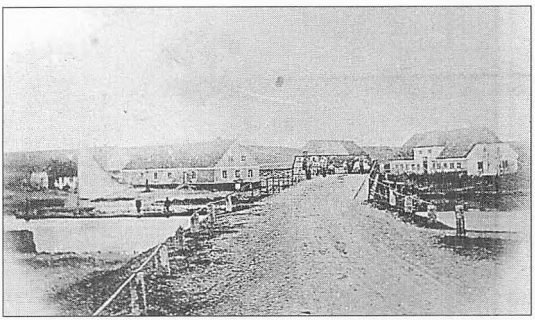


Hvilsted Kro, engang et livligt tilholdsted for pramfolk, her øde og forladt. Fotograferet inden nedrivningen i 1919.
Foto: Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.

der ovenfor ligger den røde Tyr, en stor Sten, der blev slæbt ud fra Løbet og ligger tæt ved Land, lige under Vandspejlet; flere Pramme er stødt paa den og har faaet Siden slaaet ud og er sunkne; vi passerer Ans Bro og Ladeplads med de mange Tørvestakke og kommer til det vanskelige Sted Illerholm, hvor Aaen har sit største Fald; er Prammen haardt ladet, er der nok at gøre for 4 Heste, det gaar Fod for Fod; den tørstige Eg var et meget stort Egetræ, der hældede ud over Aaen, som netop der svingede ind mod Træet; hvis vi ikke passede paa i Tide og holdt Prammen i venstre Side, kom den for nær til Grenene, og disse ragede Tørv i Vandet eller gjorde anden Ravage; den er fældet for længe siden.

Ved Kongens Bro bedes der; her gaar Trækvejen, der fra Bjerringbro har ligget paa højre Bred, over paa venstre. ...

Allingeholme eller Slæbestedet er et meget stridt Sted; lige ovenfor det var der paa venstre Bred lige ved Trækvejen et stort Kildevæld, som der kom store Aal op ad... Hvasholme er et stridt sted, men meget kortere end Allingeholme.

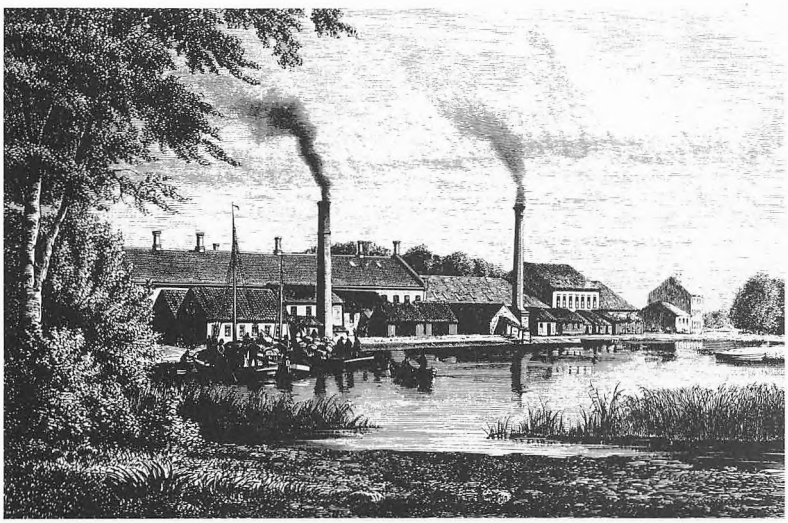


Kongensbro. Bemærk den lave pram ved bredden.
Foto: Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.

.... I Svostrup er der en gammel berømt Kro, hvor der var Bedested for Hestene, og hvor Kaagmændene drak Kaffepuncher; jeg kan huske, at der har ligget 14 Kaage paa eengang.

...Ovenfor Søen (Sminge Sø) kommer vi til Skvalbaist; Aaen gaar fra Sydøst til Nordvest og ligemeget hvad Vinden er, saa skalper det, deraf Navnet.

... Her (ved Resenbro og ålegården) var Aaaen dæmmet op fra begge Bredder, saa der lige var Plads til, at en Pram kunne passere; men Strømmen var saa voldsom, at Hestene ikke kunde trække Prammen igennem, og der var saa paa venstre Bred anbragt et Gangspil, der halede den op gennem Faldet. Derpaa kommer vi til Snævren, Udløbet af Silkeborg Langsø; ... Her blev Hestene spændt fra; efter at de havde bedet, gik turen tilbage til Bjerringbro.«



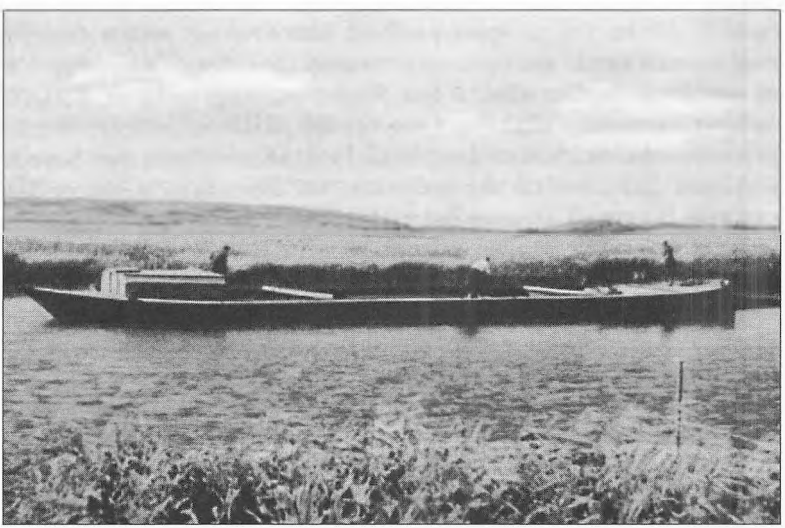
Silkeborg Papirfabrik set fra åen. Fra Illustreret Tidende. Her gengivet efter »Gudenåen«. Udgivet af Midtjyllands Avis, Silkeborg 1987.

KÅGEN

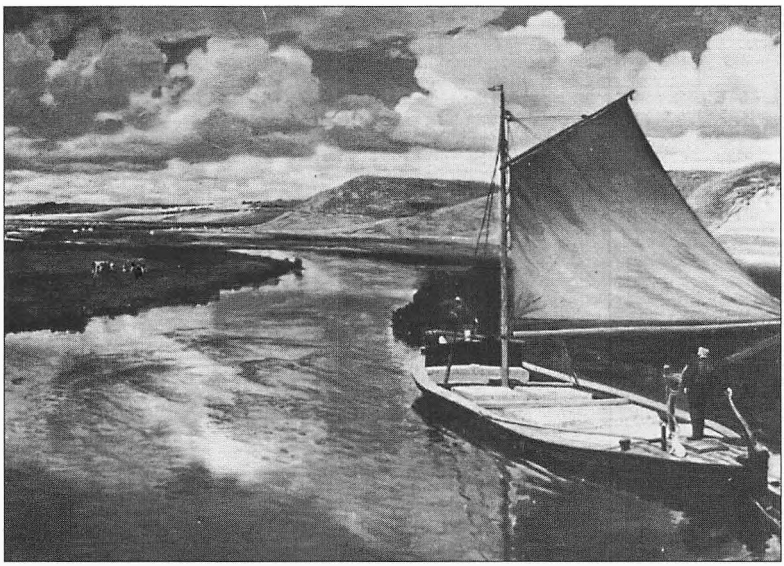
Kågen – Gudenåens fladbundede pram – er en gammel båd-type, som dog ikke findes udførligt beskrevet. Den blev jo bygget af lokale folk, der af erfaring vidste, hvordan sådan en skulle bygges, og som ikke drømte om at gå ud fra tegninger og matematiske beregninger.

Martin Pedersen giver følgende beskrivelse:

»I almindelighed var der ikke noget dæk, men i forenden var der en lille trekant at stå på og bagude var der en platform, så manden kunne stå ved rorpinden. Så gik der langs rælingen et brædt, den såkaldte gangbord, som havde den funktion, at den var sti for den mand, der skulle hjælpe på prammens fremdrift ved stagning. Han havde en stage, der kunne være fra 7 til 10-12 alen lang. Foroven var en tværpind, som prammanden



En kåg på vej ned ad åen. I midten med stagen skimtes kågfører Carl Bierring, Randers. Fra Turistforeningen for Danmark. Aarbog 1946.

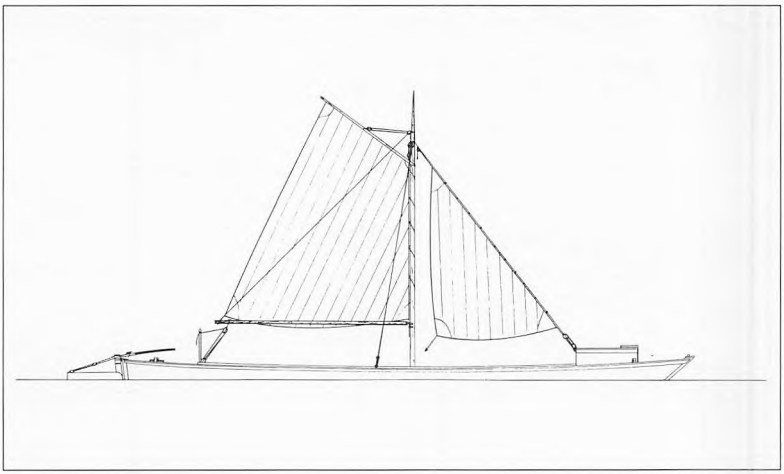


Kåg på Gudenåen. Maleri i privateje af Rasmus Christiansen, 1894. Ifølge arkivar Peter Bondesen, Randers, er scenen Nørreåen, lige inden den løber ud i Gudenåen ved Fladbro. Kunstneren har stået på Fladbro Bro og lavet sine studier. Og så har han tilladt sig at vende kågen – den har næppe kunnet gå modstrøms for sejl alene.
Foto: Randers Lokalhistoriske Arkiv.

brugte til støtte mod bryst eller armhule, og forneden var der et jernbeslag, som gjorde stagen to-grenet. Det var nødvendigt for at hindre den at synke for dybt ned i mudderet. Fremdriften skabtes ved, at man gik ud i stævnen, satte stagen skråt i vandet, og så gik man ad gangborden til agterenden. I hurtigt løb gik man så til forstavnen for derefter at fortsætte vandringen. Det var et af hjælpemidlerne om bord foruden trækket fra land af mennesker eller heste.

Et andet hjælpemiddel var det store sejl. Prammene havde en mast, som kunne lægges ned – det var nødvendigt af hensyn til passagen under broerne – men ellers lå mast og sejl klar til at tages i brug, når der var vind, som kunne hjælpe.

Foran på prammen var der en lille kahyt med sovepladser og



Tegningerne til kågen fra Randers, 1917-18.

en kakkelovn, som også kunne bruges til madlavning. Roret var af hensyn til strømmen i åen temmelig stort. Der var anker både for og bag, og disse temmelig store, firegrenede ankre brugtes til at bremse prammene med, når man skulle tage farten af dem ved et sving, eller når man skulle lægge ind til land. Ankeret blev så smidt ind på åbredden og trukket et stykke hen over grønsværen, indtil det bed sig fast og helt standsede prammen. Det var netop meningen, at det skulle trækkes et stykke hen over jorden for ikke at give for voldsom en opbremsning.

De to pramme, man i dag har bedst kendskab til, er »Randers-kågen«, hvis tegninger er bevaret, samt Gudenaacentralens kåg, der i dag ligger udstillet ved vandkraftværkets bagvand.

Randers kågen viser en kåg, som den skulle se ud på et sent tidspunkt i bådformens udvikling. Tegningerne stammer fra 1917. Alligevel har man grund til at tro, at den er bygget på grundlag af gamle traditioner.

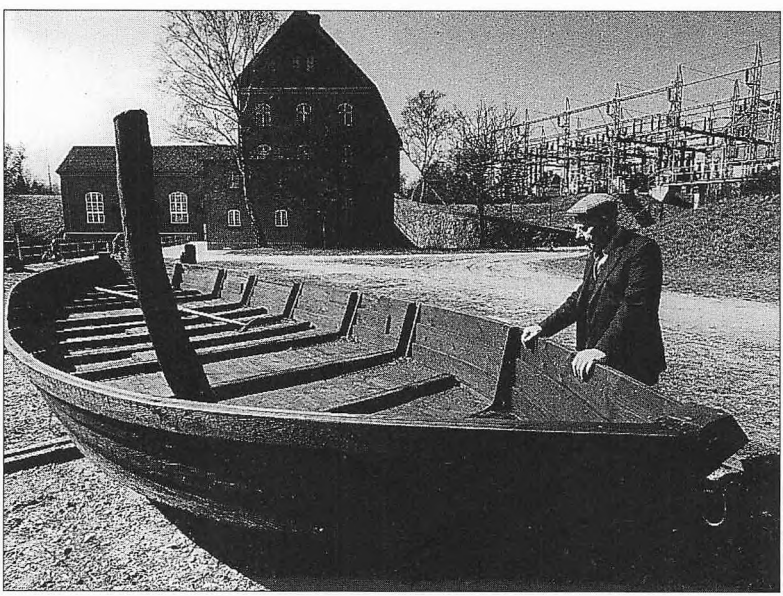
Denne kåg skulle bygges på en bund af fyr. Klædningen er

klinkbygget. Knæene i siden er lagt på siden af revlerne på kågens bund, og hen over bundrevlerne er der lagt to svære stykker fyrretræ. Oppe ved skandæk, der er af eg, ligger en svær værge af fyr. I kågens ender er der dæk og foran et hus eller ruf, hvor der var beboelse for kågens mandskab.

Omkring det åbne lastrum var der en lav karm – et gangbord. Midt i kågen var anbragt en bjælke, hvortil masten var støttet. Kågen havde et langt ror. For god vind og med-strøm førte kågen sejl – storsejl og fok. Den stak ca. 14 tommer (små 40 cm.)

Kågen var for det meste blanktjæret med lidt maling på ruffet.

Den sidste tilbageblevne kåg ligger ved Gudenaacentralens vandkraftværk ved Tange. Den skal være bygget af tømrer-

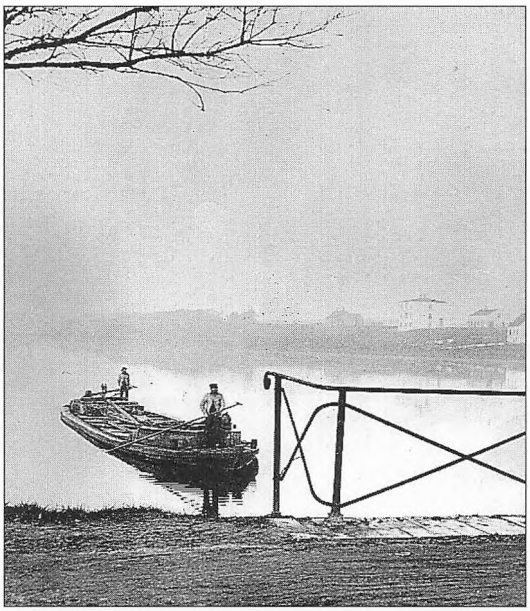


Gudenaacentralens pram, fotograferet ved bagvandet i 1960'erne med den sidste åinspektør Holst-Jørgensen.

mester Mikkelsen i Tvilum omkring århundredeskiftet. Den har fungeret som »normal« kåg bl.a. til transport af mergel, men kom siden til vandbygningsvæsenet, hvor den blev brugt ved muddergravning i åløbet. Af hensyn til muddermaskinen fjernede man på et tidspunkt gangbordet og den øverste del af rælingen. Også roret kom væk. I mange år blev kågen så brugt ved grødeskæring og vedligeholdelse af å og bredder, og det er grunden til, at prammen er bevaret til i dag.

I dag er prammen den væsentligste »museumsgenstand« fra kågens historie. Den er placeret over for fisketrappen ved elværket, hvor alle kan se den, og Gudenaacentralen har sat et rekonstrueret ror på den og sørger for nødvendig vedligeholdelse.

TRÆKSTI OG ORDNEDE FORHOLD



Prammen »Pilen« ved Viborgbroen i Silkeborg omkring 1900.
Foto: Lokalhistorisk Samling, Silkeborg.

Der har altid været sejlads på Gudenåen, men nem er den ikke at sejle på. Den er fyldt med sand- og mudderbanker, store sten, sving og andre hindringer. Højere op end Tange kunne man oprindelig næsten ikke trække en lastet pram – dels på grund af lavt vand ved mange grunde med store sten, dels på grund af åens kraftige fald, der gjorde strømmen for stærk.

I år 1800 begyndte man fra Randers at gøre åen mere sejlbar. I år 1802 havde man gennemgravet og optaget de 12 grunde frem til Bjerring Mølle, så åen ved lavvande altid var 4 fod. I 1803 nåede man helt frem til Ans, og ejeren af Allinggård, Fischer, kunne takke havnekommissionen for et veludført arbejde. Ikke bare Randers, men også de store gårde langs åen bidrog økonomisk til opgaven.



En »stenkiste« – en overgang over en lille bæk eller lignende, lavet af sten. Pramdragere kunne vade igennem sådan noget – men heste ikke, så det var mere nødvendigt med en egentlig træksti mellem Bjerringbro og Silkeborg end på strækningen Randers-Bjerringbro.

Trækstien fra Bjerringbro til Silkeborg blev anlagt i to faser. Først en ret primitiv sti, anlagt i årene 1807-09, og senere en langt mere fuldkommen udgave i 1850'erne.

Den første blev bekostet af ejeren på Silkeborg Hovedgård, H.P. Ingerslev. Med offentlige lån forpligtede han sig til at uddybe åen til tre fod i en bredde af 15-20 alen, at anlægge en trækvej og at fjerne ålegårde og andre forhindringer. Ingerslev gennemførte projektet ved at lægge mest mulig vej på egen jord, og i øvrigt lægge stien der, hvor det var nemmest. Vejen fra Silkeborg til Kongensbro kom til at gå på højre bred (syd og øst), fra Kongensbro til Frisholt (over for Ans) på venstre bred og fra Frisholt igen på højre.

I løbet af 1800-tallet steg pramfarten voldsomt. I 1840erne var der mindst 80 store pramme og et ukendt antal mindre. I 1838 blev nedsat en å-bestyrelse, der på statens vegne skulle regulere pramfarten og administrationen af åen. Og så begyndte man i 1850erne at lave en fin trækvej med anlæggelse af småbroer eller overgange ved de vanskelige steder, fjernelse af alle ålegårde (undtagen den største og dyreste i Resenbro) m.v. Først stykket fra Tange Færge til Kongensbro og

siden resten af vejen til Silkeborg. Denne vej blev konstant passet og plejet af vandbygningsvæsenet, der også havde politimæssig myndighed til at sikre den frie passage. Det store arbejde stod færdigt i 1859 og havde kostet 122.000 rdl.

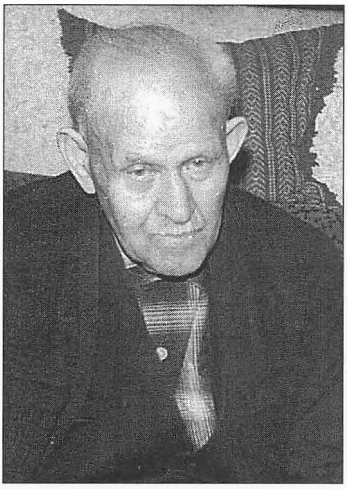
Nu var forholdene for pramfart så gode, som de kunne blive – men toget var kørt: I 1863-64 kom jernbanen Langå-Struer, i 1871 Skanderborg-Silkeborg og endelig i 1908 en bane fra Langå-Laurbjerg-Silkeborg. Langsomt kom det til at tage livet af pramfarten – efter århundredeskiftet er der vel kun en 13-14 pramme tilbage. Så kom Gudenaacentralen med en opdæmning af åen fra Tange til Kongensbro i 1920. En planlagt sluse blev ikke bygget, fordi behovet for at sende varer ad åvejen ikke længere var der. Det definitive dødstød for pramfarten kom med lastbilerne, der kunne bringe fragten fra dør til dør.

Under de to verdenskrige kom en kortvarig opblussen af pramfarten, men herefter var det slut – pramfarten var blevet historie.



Scene fra Gudenåen. Tegning af Hans Schmidth. Alt ånder idyl med de to kåge, der passerer hinanden. Sådan var det dog langtfra altid.
Foto: Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.

TRÆKKET OG MÆNDENE



Marius Nielsen, bedre kendt som Marius Kni, fordi han stammede fra Kni på Djursland. Født i 1875, død i Bjerringbro i 1966. Han var Bjerringbros sidste prammand og hans erindringer findes i dag på Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.
Foto: Søndergaard Foto, 1965.

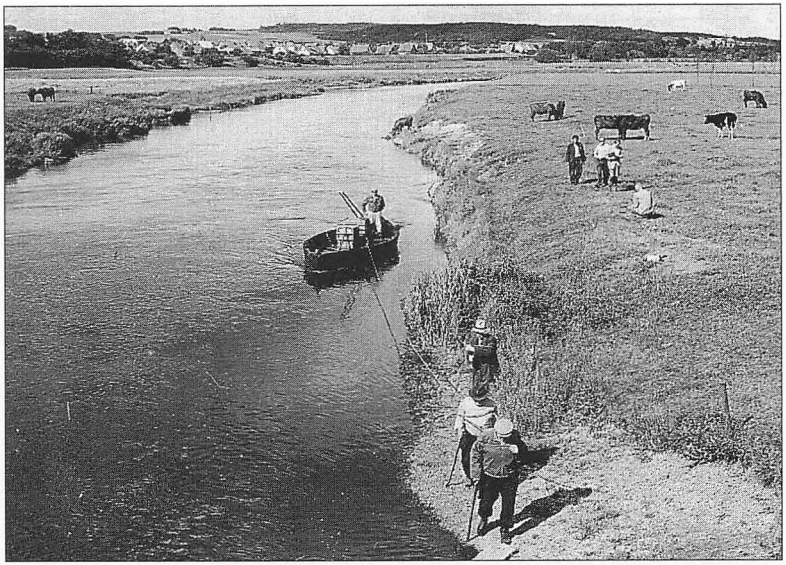
Igennem pramfartens storhedstid, d.v.s i 1800-tallet, var systemet det, at lejede mænd trak prammen til Bjerringbro/Tange, og at det derefter blev heste, der kom i træksele.

Bjerringbros længstlevende prammand var Marius Kni, der oplevede sine første ture hos prammand Peter Mann i 1899. Marius fortæller:

»Om aftenen (i Randers) indladede vi korn, træ og kul til papirfabrikken, næste morgen tidlig kom lejemændene, og vi startede på turen. Den første dag trak vi til Ulstrup. Vi var to mand om bord og havde 5 lejemænd til at gå i selen. Om natten sov en del af os i prammens kahyt, resten søgte ind på land i lader eller hvor de kunne finde plads. Ved 5-tiden næste morgen gik turen videre, og det hændte, at vi manglede en lejemand, men han kom snart op og indhentede prammen.

Om eftermiddagen nåede vi til Bjerringbro, hvor pramfolkene så biede i kaffehuset, hvor en kop kaffe kostede 12 øre – med brændevinsdunken på bordet til fri afbenyttelse.

Der var dengang en snes pramme, der gik til Silkeborg, og når lejemændene i Bjerringbro var afløst af heste, var det jo fristende at hvile sig ved kaffepunchene, inden de til fods gik tilbage til



Der findes ingen fotografier eller autentiske tegninger af lejemænd, der trækker en pram på Gudenåen. Scenen her blev lavet til en TV-udsendelse omkring 1958. Det er vandbygningsvæsenets kåg, der benyttes – den, der i dag ligger ved Gudenåcentralen. Forrest i linjen går vandbygningsvæsenets inspektør Holst-Jørgensen, og bag ved en af hans medarbejdere Jens Carl Laursen. I land ses også producer Christian Winther og borgmester Poul Villadsen. Foto: Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.

Randers. Jeg har aldrig set en lejemand vente på at komme til at sejle med en pram de 30 km tilbage.

Ved Bjerringbro lejede vi heste ved husmændene, og den første dag nåede vi til Tvilum kro, enkelte pramskippere kørte helt igennem i et stræk.

Tilbage til Randers gik det lettere. Vi fik prammen losset, fik en ny last tilbage og stagede os så ud i strømmen, hvis der var medvind, hejste vi sejlet og ku' så ha' det helt rart. Men selvfølgelig skulle der passes på. Vi var to mand på en pram tilbage, og mens skipperen passede det 10-12 alen lange ror, måtte den anden mand hjælpe med at skyde fra land, hvis vi var ved at drive på grund. I det stille vejr kunne det særlig knibe at få roret til at lystre.«

Marius kom til at fortælle sin historie mange gange – ikke mindst efter Anden Verdenskrig, hvor han var en af de få tilbageblevne, der virkelig havde været med på åen. Derfor er det ikke så underligt, at historierne ikke altid stemmer helt overens. Men dertil kommer jo også, at der faktisk skete en udvikling, fra han startede før århundredeskiftet, til han lagde op små tyve år senere.

Om sine egne år som skipper fortæller han:

»Jeg havde fire mænd til at trække den med lange liner. Der var en mand, der gik forrest, han hed Sorte Søren (andre steder kalder Marius Kni ham for Sorte Kristian, men sort var han og hans kone hed Amalie. red.)*, og han gik i de bare fødder året rundt, det var et hårdt arbejde og gå der langs med åen og trække og når der var modvind hjalp jeg selv til. Der blev ikke sunget nogen pramdragersange. Vi havde nok at gøre, for vi skulde passe på, at prammen ikke kom ind i grøden og satte sig fast.*

Der var mange udskænkningssteder langs ruten, hvor vi kunde få nogle dramme, så kunde mandskabet bedre trække i selerne, når de om ikke var halvfulde så varmet godt op. De trak så længe som der var lyst om aftenen, sommetider endog til klokken var 1 eller 2 om natten, og så gik vi i land og lagde os til at sove i høstakke eller lader, hvad der nu var nærmest, vi kom jo også tit ind i udskænkningsstederne og fik en god æggekage og en god kaffepunsch. Jeg ville ikke have spiritus om bord på prammen, for så blev der bestilt for lidt.

...En gang imellem kunne det ske, at vi fandt en mand, der var gået i åen og druknet, så smed vi ham op på prammen og tog ham med til Randers, det gav en indtægt på 25 kr, det var jo også værd at tage med.«

De ældste beretninger om turen, der er udgivet, stammer fra omkring 1860, hvor lejemænd var lejemænd og bunden i det sociale system, og hvor man skelnede skarpt mellem pramføreren, mændene på kågen og så de foragtede mænd, der gik i land og trak den op ad åen. C.H.Thomsen beskriver mændene i selerne lidt nøjere:

»Disse pramdragere fik saa en Sele over Skulderen samt en Stok i Hænderne. Stokken var saa lang som de længste Himmelbjergsstokke. Den gjorde ogsaa god nytte som springstok over Grøfter og smaa Vandløb. De skulde have fat paa den med begge Hænder og gaa meget foroverbøjet. Den pramtrækker, som jeg mindes bedst, var Kristen Rask, som senere for sine sammensparede Penge købte sig en Gaard i Hørup ved Kjellerup. Manden var ikke sværtbygget; men han var nok en af de sejge Jyder. Naar jeg saa den krogede Skikkelse i de sidste Leveaar, kom jeg altid til at tænke på Pramselen, som sikkert var skyld i, at Manden var blevet saa krumbøjet.«

Det var disse mænd, som præsten i Ans brugte til sammenligning, når han skulle have sine konfirmander til at forstå, hvordan Djævelen så ud. Men sådanne daglejere kunne altså også ende som »pæne« mennesker.

De omkringboende havde deres eget forhold til den aktivitet, der fandt sted ved åen. Kaspar Nielsen i Bjerringbro var

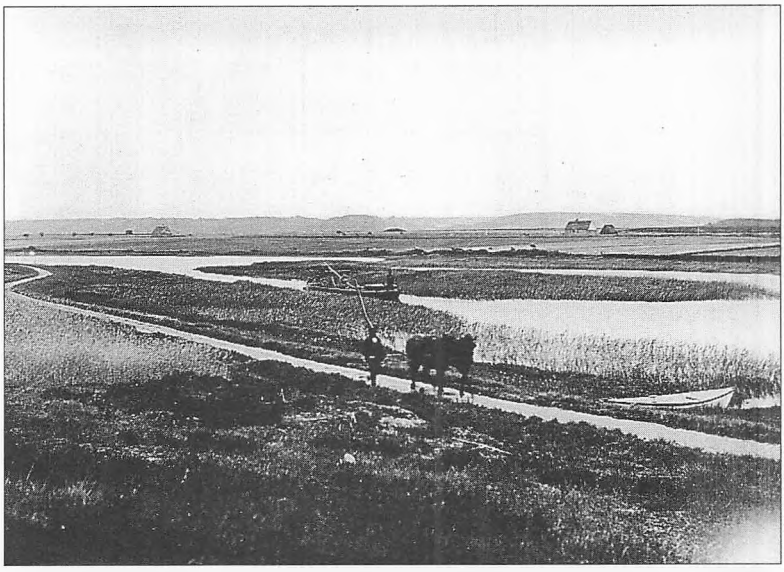


Der er ikke mange gode nærbilleder af prammænd – og de, der er, er fra pramfartens sidste år. Her ses brødrene Randrup i færd med at læsse drænrør engang i 1920'erne.
Foto: Randers Lokalhistoriske Arkiv.

99 år, da han blev interviewet om sin barndom omkring 1850. Hans fødehjem lå ved Hjermind skov, hvor prammene passerede på Gudenåen, og han mindedes:

»... Prammene kom hen på eftermiddagen, og da vi fra mit hjem ikke havde udsigt op ad åen, var det en aftale, at beboerne på den anden side skulle hænge et hvidt lagen ud, når de fik øje på prammene. Så blev der liv i gårdene. Pramfarten var den eneste afveksling, vi børn havde i vort arbejde, og vi løb til åen, samtidig med, at husmændene på egnen – bl.a. min far – hentede hestene for at gå til åen og overtage »lejemændenes« arbejde.

Vi børn var ikke særlig gode venner med kågslæberne, vel nok fordi vi var bange for de krumbøjede, skæggede mænd. Vi råbte hånsord til dem, og det kunne vi gøre uden særlig fare, dels fordi kågmændene jo var spændt i deres sele – dels fordi de var på den



Hestetrukne pramme er både blevet tegnet og fotograferet – omend ikke i rigt mål. Her ses trækstien, trækhestene, kusken, der går ved siden, den 100 m lange trækline og kågen ude i åen, hvor pramfolkene sørger for, at den ikke sejler ind i bredden. Fotografiet er taget ved Sminge.
Foto: Lokalhistorisk Samling, Silkeborg.

anden side åen. Når de kom gående tilbage uden pram, skulle vi nok lade være med at råbe, så fik vi travlt med at komme hjem.«

Hestekuskene kom fra de omliggende gårde og huse, der sikkert må have tjent en velkommen skilling, uden at man i dag kan overskue betydningen af dette økonomiske tilskud. Ofte kunne det være halvstore tjenestedrenge, der skulle passe hestene og sørge for, at de kom godt hjem igen.

Martin Pedersen, Silkeborg, var af gammel pramslægt og gjorde turen som hestekusk mange gange. Han fortæller:

»Vi måtte gå efter hestene og drive på. Hestene var forbundet med prammen med en 75-100 alen lang line. Hvis prammen var tom, kunne man klare sig med en enkelt hest, men oftest var der to, og undertiden var der seks-syv heste for. ... Hestene havde almindeligt seletøj på, som så var forbundet med træklinen ved en hammel.

Når rebet skulle fastgøres på en stage på prammen, skyldtes det, at de lastede pramme lå så lavt, at snoren ellers ville hænge i ved åbrinken. I det hele taget var det noget af et kunststykke at hindre, at snoren kom i klemme eller satte sig fast i grøden. Problemerne opstod navnlig i åens sving. Derfor var der opstillet særlige pæle – de såkaldte »sorte mænd« – som sørgede for at give så skævt et træk, at prammen ikke blev trukket ind mod åbredden, og når et sådant sving var passeret, var det om at få strammet linen, så den ikke satte sig fast i grøden.«

Swot-mændene stod opstillet i en række ved de vanskeligste sving på åen. I dag er to sorte mænd tilbage: En står på sin oprindelige plads i et sving før Kongensbro – den anden er placeret ved siden af Gudenaacentralens kåg.

Hele vejen langs åen opstod små og større udskænkningssteder. På den nederste del bl.a. med henblik på de tørstige lejemænd, på den øvrige skulle hestene »bede« med regelmæssige mellemrum, og så skulle mandskabet jo også have tiden til at gå.



Åinspektør Holst-Jørgensen ved en swot-mand. Disse »sorte mænd« stod opstillet ved de vanskeligste sving på åen.
Foto: Randers Amtsavis.

Et af de berømteste småsteder var et lille hus ved Hvorslev. Her boede Laust Bødker, der selv havde pram på åen frem til 1904 og hans kone Inger. Her var der tilholdssted for pramfolkene, der købte kaffe – og brændevin. Inger Bødker var en stor og kraftig kvinde, der nok kunne ordne pramfolkene, hvis de blev for frække. Skete det, smed hun dem ud ad døren med træskoene bagefter. Hvis det blev helt galt, og Laust var kommet i seng, råbte hun til ham: »Laust, ka' du se at få bowserne på, det hæ' blywr for gal«. Så skulle pramfolkene nok falde til ro, for Laust havde ord for at være stærk. Man sagde om ham, at han kunne tage en sæk med en tønde byg under hver arm. Sådan fortalte Laust' grandniece historie til Eskil Hvam Jessen i 1960'erne, og det lyder næsten som om, at det var et sted, som Marius Kni også kendte, for fra sine første ture i 1899 med Peter Mann som pramfører fortæller han følgende historie:

»Det gik livligt til der. Jeg husker engang, at vore lejemænd holdt hvil i huset ved Hvorslev, og da Peter Mann syntes, at hvilet havde varet længe nok, gik han op for at hente folkene, men de råbte bare: Vi sejler i morgen, skål Peter. Peter kommandere-



Broen over Gudenåen ved Ans. Det gamle færgehus blev til kro for prammændene, mens den egentlige kro for »pæne« folk lå oppe i byen. Landskabet er totalt ændret, efter at Tange sø blev skabt i 1920.
Foto: Lokalhistorisk Arkiv Bjerringbro.

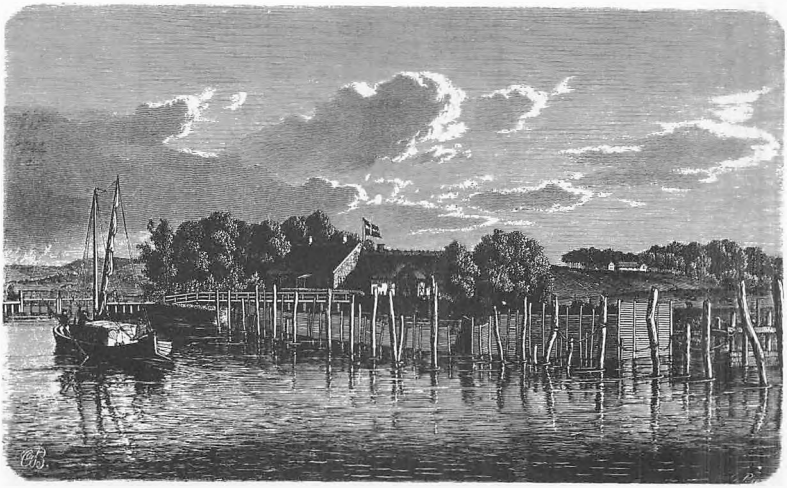
de dem til at trække, men de skålede bare, så vi måtte have ekstra slæb på, da vi næste morgen fortsatte turen.«

Fra gammel tid var der strid mellem pramfolkene og de bønder, der ejede jord og fiskeret langs åen. Netop disse stridigheder gør, at vi kan følge pramfarten tilbage gennem århundreder.

»Kiendes for Ret, at de Indstevnede Hans Jørgen Hansen og Hans Chr. Herløf af Stærkær bør en for begge og begge for en bøde til Gerning Sogns Fattigkasse 30 rd.«

Sådan lød en dom afsagt i Grevskabet Frisenborgs Birketingsret, 3. december 1833.

Hans Jørgen Hansen og Hans Christian Herløff var svogre, den første gårdejer, den sidste teglbrænder, og det var sikkert en last mursten, de havde med i deres pram den dag, det gik



Frisenvold Laksegård, Illustreret Tidende, 1865. Denne laksegård er den eneste, der kendes fra illustrationer.. Her blev der i 1833 lavet en kanal til pramfarten, så man ikke længere behøvede at lukke op for pram og dermed også for fisk. Laksegården var i brug til 1907.
Tegning i Illustreret Tidende, her gengivet efter »Langs Gudenåen«.

galt. Den 15. april var de sejlet gennem laksegården ved Østergård med deres kåg uden at ville betale de sædvanlige 28 skilling for farten frem og tilbage, og den 6. maj skete det igen, men denne gang »endog voldelig selv brød igennem imod min vilje og derved hugge istykker«, som Poul Jensen, fæster i Østergård Fiskerhus, skriver. Anklager kunne føre bevis på sin ret til afgift, han vandt – de to pramfolk måtte som nævnt betale erstatning – også for hullet i laksegården – og bod.

C. Thomsens far fik i 1855 netop pladsen som fisker for Grev Friis. Af samme grund blev han kaldt Thomas Fisker. Moderen måtte koge og servere kaffe for søfolkene. *»Kaffe var den Gang ikke nogen almindelig Drik iblandt den jævne eller fattige Befolkning og maa derfor have været særlig kærkommen for de trætte, slæbende Pramfolk. Vi Børn maate agere*

Udkigspost, og naar en Sejler var ved Løgstrup, det Sted, hvorfra vi først kunde øjne Prammene, maatte Kedlen paa Ilden, saa Kaffen kunde være færdig, naar Folkene kom.

For at passere Laksegaarden ved Østergaard maatte Pramføreren dengang betale 28 Skilling til Godset paa Henfarten (Opturen), saa var der fri Passage paa Hjemturen. Afgiften blev betalt til Stedets Fæster. Undertiden hændte det, at én eller anden Pramfører kunde faa i Sinde at nægte Betaling af nævnte Afgift. Jeg mindes imidlertid kun ét Tilfælde. Det var en Mand fra Bøgeskov ved Bjerringbro., som hed Niels Rytter, der mente, at Afgiften var uretfærdig, og at Grev Frijs ikke kunde gøre Fordring på disse Penge. Paa en eller anden Maade var han sluppen ubemærket igennem paa Henfarten, Men da han kom tilbage, var Fader til Stede og nægtede at lukke op. Herover blev Niels Rytter saa fornærmet, at han sprang i Land fra Baaden og vilde true og slaae Fader til at lukke op. Jeg stod ved Siden af og tænkte, at nu fik Fader da vistnok Klø af Niels, saa vred denne var. Men Fader tog Sagen med knusende Ro og smilte bare ad Niels' Vrede, der ogsaa snart drev over, og Enden paa Visen blev, at han betalte de 28 Skilling.«

»Pramfolkene og Fiskerne laa idelig i Krig med hverandre«, fortæller han videre. »De første blev beskyldt for, at de ødelagde Fiskeredskaberne, mens de sidste, for at øve Gengæld, lagde Hindringer i Vejen for Sejladsen; nogle Fiskere skal en Gang have bragt en Pram til at kæntre, som var lastet med over 100 Tdr.Rug. Høstakke, som stod for nær ved Aaen, neden for Pramstien, skaanede Pramfolkene naturligvis ikke; de blev af Træklinen revet over Ende og gik tidt i Aaen«.

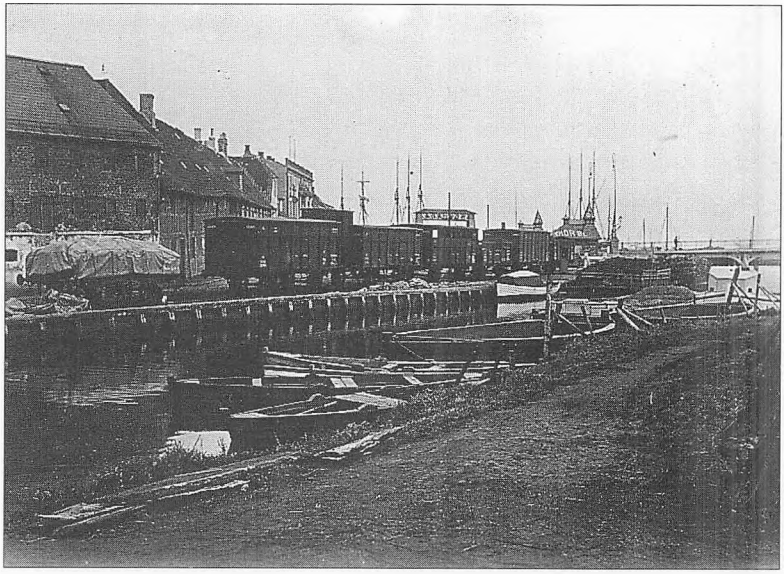
Det blev efterhånden åbestyrelsen, der med politimæssig myndighed fik inspektionsret på trækstierne, og som måtte tage sig af de større episoder. Kampen hørte først op, da pramfarten ophørte – men også i vore dage kendes uenighed mellem lodsejere og sejlere!

KØBMÆND, FRAGT OG VARER

Det var behovet for handel, der skabte pramfarten. Træ og tørv fra Midtjylland til Randers og videre ud i verden – alt andet den anden vej.

Der er bevaret et enkelt kåg-regnskab. Det er fra prammen »Viben« fra året 1884 og findes i dag på Silkeborg Museum. »Viben« gik i fast rutefart fra Silkeborg til Randers: afgang hver torsdag, også på en helligdag som skærtorsdag, fra slutningen af marts til slutningen af november.

De faste udgifter pr. tur var: Kågfolkene – dvs. kågens faste mandskab fik 50 kr. og 4,50 kr blev brugt til kaffe (incl. brændevin) og brød undervejs. Lejemændene fra Randers til Bjerringbro kostede mellem 8 kr og 24 kr – det afhang af, hvor



Tørvebryggen i Randers omkring 1890 med mindst 4 kåge ved kaj.
Foto: Randers Lokalhistoriske Arkiv.

mange de var. Udgiften til heste lå tilsvarende på 14-24 kr. Og så er der en post, der hed kørsel. Den kunne tyde på, at prammanden påtog sig at få varerne ned til kågen. Det er dog mindre beløb: Fra 15 øre op til 2 kr, en enkelt gang 3 kr.

Dømt efter dette regnskab var det en usikker forretning at have kåg på åen – 13 rejser ud af 35 giver direkte underskud, og resten henter kun lige det samlede overskud hjem.

Alligevel blev der tjent formuer på åen.

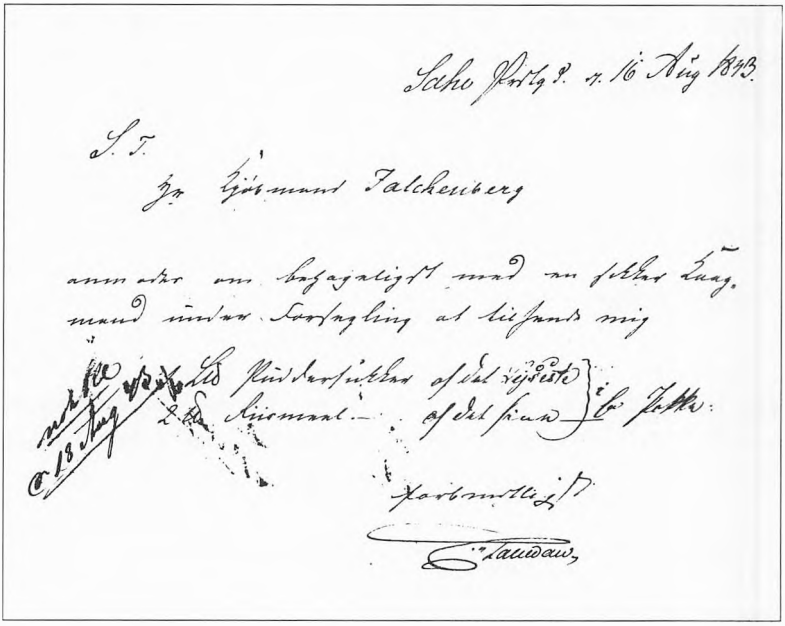
En række bevarede fragtbreve viser os i glimt, hvad hele sagen drejede sig om, nemlig at få varer og bud op og ned ad åen. Brevene ejes i dag af en privat samler i Skanderborg. De er alle stilede til købmand Andreas Falkenberg i Randers.

Andreas Falkenberg var født i Ålborg i 1811 og fik borgerskab som købmand i Randers i 1839. Fra 1841-1845 drev han sin virksomhed fra gården i Kirkegade 9, men flyttede siden til Storegade 2. Han fik ikke blot succes som forretningsmand – han blev også en anerkendt mand i byen, idet han blev sparekassedirektør og senere konsul for fyrstendømmet Hannover. Han døde 70 år gammel i 1882.



Andreas Falkenberg, en af de mange købmænd, der havde en betydelig handel på Randers vestfart. Han havde forretning i 1840'erne i Kirkegade 9.
Foto: Randers Lokalhistoriske Arkiv.

Der er mange breve i samlingen, nok en 2-300, og de er endnu ikke blevet systematisk gennemgået. Til udstillingen på Gudenådalens Museum blev blot udvalgt enkelte med særlig tilknytning til egnen omkring Bjerringbro.



Pastor Paludans brev til købmand Falkenberg af 16. august 1843. Brevet var købmanden i hænde 2 dage senere.

Brev 1:
Sahl Præstegaard, d. 16. Aug 1843.

Til Hr. Kjøbmand Falkenberg.
anmoder om behageligst med sikker Kaagmand under forsegling at tilsende mig 4 lispund Puddersukker af det lyseste og 2 pund Riismel af det fine. I to sække.

Forbindligst C. Paludan.

Udskrift: *Hr. Kjøbmand Falkenberg Randers.*
Afsender med en Kaag.

Pastor Paludan var sognepræst i Sahl-Gullev fra 1837 til 1860. Brevet er modtaget af købmand Falkenberg den 18.

august, så mon ikke præsten har kunnet regne med at få sine varer i løbet af 4-5 dage?

Brev 2:
S.T.Hrr. Kjøbmand A. Falkenberg.

Da vi idag har udskibet noget Korn til Randers med Søren Daniels Kaag, er jeg saa frie at forespørge Deres Weladelhed, om de har erfaret noget om det Skab, jeg ventede fra Kjøbenhavn med Skipper Børresen, og for at jeg, dersom det skulde være kommet ind i Havn, at kunde faae det tilsendt til Tange Færge, naar overnævnte Pram gaar tilbage fra Randers. Efter Brev fra Kjøbenhavn skal det allerede være afgaaet derfra d. 3die April, og jeg kan ike andet end antage, at det maa være kommet til Randers. Jeg beder Deres Welaldelhed ikke tager mig min Frihed ilde op, at jeg tilbyder Dem med denne kommissjon.

Deres Ærbødigst forbundne
P. Wollstrop.

Palstrup d. 11te Maii 1846.

Udskrift: *Hrr. Kjøbmand A. Falkenberg.*

Brev 3:
Duelund, 7. April 1855.
S.T.Hrr. Consul A. Falkenberg.

Paa min Husbonds Vegne sender jeg Dem dags dato 8 Tdr (otte Tønder) Havre i Sække uden Mærke. En Sæk er forseglet.
Idet vi idag kjører de 8 Tdr. til Aaen, forventer vi at Faae de 150 Sække med Hjem som sidst tilsendtes.
De kan altsaa vente disse fyldte med det Første. Føret er flot.
Ærbødigst
P.C.Jensen.
Forvalter.

Udskrift: *S.T.Hrr. Consul A. Falkenberg i Randers.*

Med Kaagmand Chr. Enevoldsen sendes 8 Tdr. Havre i Kaagmandens Sække.

Brev 4:
Fra Anders Finderup, kromand i Ans.
Skrevet den 11. juni 1856.

Udskrift: *Herr A. Falkenberg i Randers*

Hermed
15 skp. Hørfrøe
frit at levere
Herr A.Falkenberg
Randers

Ans Kro 11te Junii 1856
Erkendende Modtaget Havre af Deres meget ..... og takkende Dem for Tilbuddet af Skaarenull (skåren uld)*, undlader jeg ikke pligtskyldigst at melde Dem, at jeg for tiden er godt forsynet og ikke kunne tage derimod.*

Med Kaagen tillader jeg mig at sende
Dem nu ~~14~~ 15 Skp. Hørfrøe, hvor jeg
beder De ville have den Godhed at
modtage og creditere mig til højeste Priis.

Med megen Agtelse
Ders hengivne
A. Finderup

Ikke bare storkøbmanden i Randers havde succes. Anders Finderup i Ans drev det nok så vidt:

Han blev født i Finderup i 1790, men kom i 1821 til Ans, da han i forbindelse med giftermål købte Mildalsgård.



Andreas Finderup (1790-1881). Trods en manglende skolegang og en næsten ulæselig håndskrift fik han opbygget en driftig mangeartet forretning og gjorde Ans til en by. Gengivet efter »Ans gennem tiderne«.

Det var begyndelsen. I 1828 købte han Ans Kro, der dengang lå i krydset mellem Viborgvej og Kjellerupvej. I 1831 erhvervede han Ansgård og drev kro og købmandshandel herfra. Hans kone passede butikken, mens han stod for drift og grovhandel.

Efterhånden blev Ans et handelscentrum af betydning: Bønderne fra Hinge, Thorning og Kjellerup bragte deres varer til Ans, og prammænd kom for at afsætte og aftage varer. Finderup opkøbte f.eks. al tiendekorn fra 7 kirkesogne, foruden det han skaffede sig fra bønderne. Han havde en stor tømmerplads ved ladepladsen. Senere anlagde han teglværk, byggede den nuværende kro, et bageri, en lægebolig og beboelseshuse. Han havde 18 kåge på åen og drev den kongelige postrute mellem Viborg og Århus. Hans driftighed gjorde ham til kgl. kammerråd i 1871. Ikke så ringe af en mand med kun den nødtørftigste skoleuddannelse – og en næsten ulæselig håndskrift. Han døde 91 år gammel i marts 1881.

Ans fik aldrig jernbane, men dens udvikling svarede til mange stationsbyer. Og pramfarten her beholdt sin betydning til relativt højt op i tiden. Transporten kunne være kombineret ved jernbanedrift, enten fra Ulstrup, hvor et spor fra stationen ned til ladepladsen sikrede forbindelsen, eller fra Tange. En besøgende i 1897 gav senere følgende karakteristik af Ans: *»Mange brændevinstønder, sirupstønder, kul og bruntjærefoustager lossedes ved Ans, nemlig varer, som var besværlige at få indladt i jernbanevogne og tjæren nægtede jernbanen undertiden at transportere. I sommertiden kunne prammene til hjemturen*



Lodsning af tørv i 1945. Den sidste pram ved Tørvebryggen blev lodset med kran. Foto: Turistforeningen i Danmark. Aarbog 1946.

være godt lastede med uld, om efteråret med skind, uld og brænde. Derimod var kornudskibningen helt ophørt«. Men da var landbruget jo også ved at være omstillet til mejeribrug.

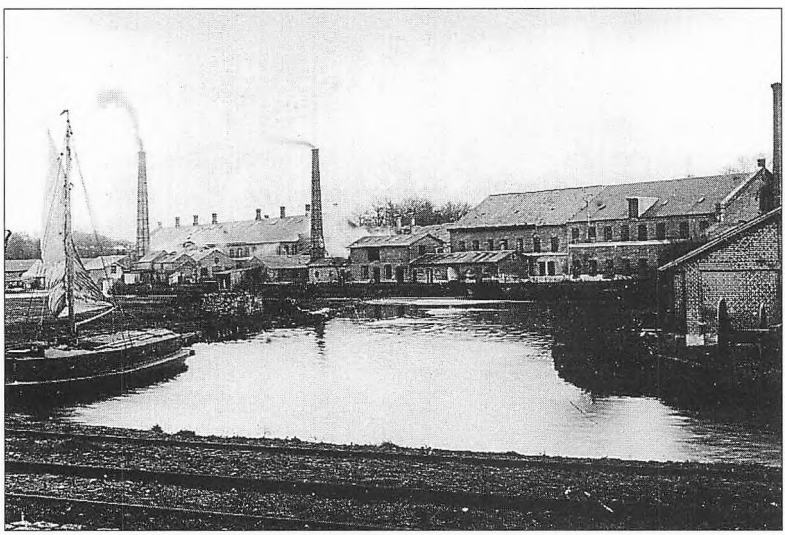
Tørv var en af de væsentlige varer på åen. Med pramfarten fik Gudenå-egnen en oplagt mulighed for at få afsat tørv i større stil, både til byerne, hvor husholdningerne brugte det både til varme og madlavning, og til brændselskrævende produktioner som teglværker og kalkbrænderier.

Tørv kom fra mange forskellige ladepladser langs åen, særlig fra Ans, hvor der kunne være mange store tørvestakke, bl.a. fra Iller Mose, husker Hanelius. Prammændene købte tørvene og solgte dem i Randers.

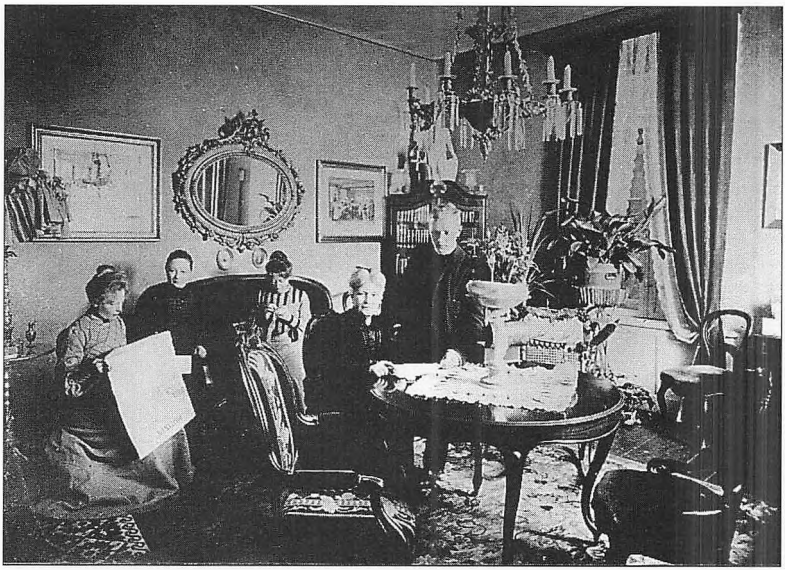
Under verdenkrigene fik tørveproduktionen en renæssance – ligesom pramfarten – selvom Marius Kni fortæller, at de i hans tid – under Første Verdenskrig – næsten »kunne flyde ned i prammen«. I 1945 brugte man dog en moderne kran til losningen.

Silkeborg Papirfabrik blev lagt ved Gudenåen på grund af behovet for vand, men også fordi der her var adgang til nem transport. I mange år blev der sendt klude (det bedste papir lavedes af klude) op ad åen, og det færdige papir gik i lukket pram den anden vej. Papirfabrikken blev anlagt i 1844, og i 1846 åbnedes Silkeborg Handelsplads. Flere og flere slog sig ned i den nye by, og så godt som alt, man ikke havde selv, måtte sejles op, indtil jernbanen blev bygget. Det var varer som kul, tegl til at bygge husene, købmandsvarer af alle slags, bare for at nævne lidt.

På Silkeborg Museum står et herligt eksempel på, hvad der er nået byen ad vandvejen: en hel stue i bedste borgerlige stil, tilhørende købmand Robert Jones. Han kom til Silkeborg i 1854, hvor han købte ejendommen på hjørnet af Vestergade og Søndergade. I 1862 giftede han sig med en københavnsk



Silkeborg Papirfabrik fotograferet omkring 1890. Bemærk den lukkede pram, der hver uge bragte færdigt papir til Randers.
Foto: Lokalhistorisk Samling, Silkeborg.



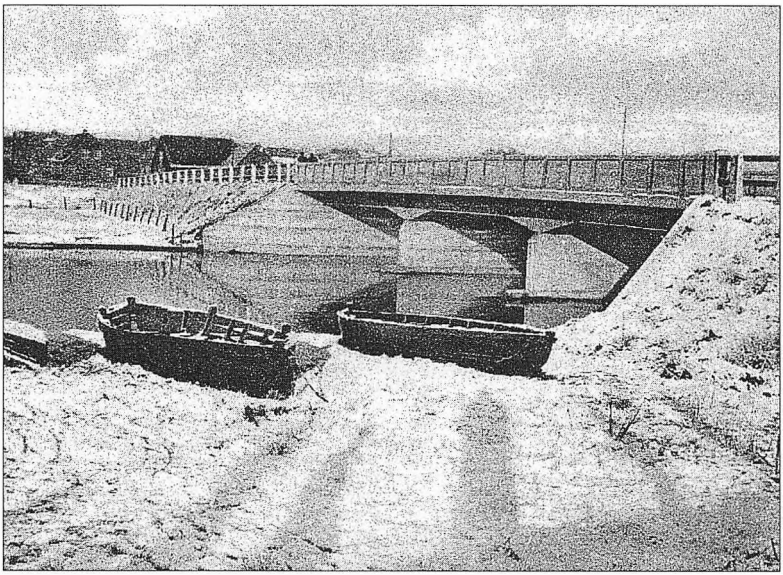
Familien Jones fotograferet i deres dagligstue. Det fine møblement blev sendt fra København til Silkeborg i 1862. Af fragtbrevene kan vi se, at det ikke var et usædvanligt tilfælde, jvf. brev 2.
Foto: Lokalhistorisk Samling, Silkeborg.

pige ved navn Adelaide, og hendes store brudeudstyr omfattede det meste af det møblement, der ses på billedet. Klaver, lakerede borde og stole, opsatser og lamper – alt blev sendt med skib fra København til Randers og derfra videre med pram til Silkeborg. Tilsyneladende uden at lide skade, for familien levede med møblerne frem til 1970.

AFSLUTNING

Den egentlige pramtid varede kun kort – storhedstiden faldt bare nogle årtier omkring midten af sidste århundrede, og kun få spor er tilbage. Ladepladserne er væk, men enkelte kroer som Svostrup, Tvilum og Kongensbro eksisterer stadig. Trækstien fra Silkeborg er blevet genetableret, og der er planer om at føre den helt frem til Bjerringbro. Nu bliver det så bare naturelskere og ikke transportarbejdere, der slider stien.

Måske er det mest vedvarende minde, vi har fra den tid, i virkeligheden byerne: Silkeborg var ikke blot fabrik, men også snart handelsplads og lokalt center. Men Silkeborg er



Bjerringbro bro omkring 1930. Enkelte både ligger ophalet på den gamle ladeplads ved den sydlige bred. Der var blevet stille på åen. Få år senere begyndte kanofarerne at tage turen.
Foto: Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.

mere planlagt end de små byer langs åen, hvor bysamfund opstod omkring de store ladepladser på grund af en driftig kromand, en købmand eller en møller, der forstod at udnytte gunstige betingelser.

Pramtiden var den tid, hvor byerne langs Gudenåen krøb fra de århundredegamle pladser på den jyske højslette ned i ådalen. Lad så blot historikere skændes, om det var jernbane, ladeplads eller bro, der startede byerne! I Bjerringbro, Ulstrup og Ans er pramfarten et spændende kapitel i egnens historie.

LITTERATUR-HENVISNINGER

Ans gennem tiderne. Ans 1959

Hanelius (H. J.): Minder om pramfart på Gudenaa.
Aarbøger, udgivet af Historisk Samfund for Aarhus Stift XIX, 1926.

Hvam Jessen, Eskil: Pramfart på Gudenå.
Utrykt hovedopgave.
Kopi på Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv.
Delvist trykt i *Busbjerg-Bladet, maj 1975.*

Jacobsen, Chr.: Gudenå. Fiskeri, pramfart, kraftværk.
Viborg 1981.

Langs Gudenåen for 100 år siden.
Redigeret af Per Hofman Hansen. Silkeborg 1986.

Møller, Chr. Thor: Pramfarten paa Gudenaaen og Nørreaa.
Turistforeningen i Danmark. Aarbog 1946.

Thomsen, C.:
Barndomserindringer fra Gudenaa og dens Opland.
Aarbog for Lysgaard, Hinds med flere Herreder, 1919.

Warthoe Hansen, Henrik Fode, Finn H. Lauridsen:
Søkøbstaden Randers. Randers 1980.

Materiale i Bjerringbro Lokalhistoriske Arkiv,
Randers Lokalhistoriske Arkiv samt Lokalhistorisk Samling,
Silkeborg.

Bjerrin

