



Januar 2010

Kulturhuset, Bredgade 4 Langå

Postadresse: Poul Pedersen, Parkvej 11, 8870 Langå

Museets hjemmeside --<http://museumilangaa.dk>

Mail til: lilliopoul@mail.dk eller ole.theo@museum.dk

Kontakt: Poul Pedersen tlf. 30307276 eller Ole Mortensen tlf. 86467609

Åbningstider: Tirsdag 19.00 -21.00 og Torsdag 15.00 -17.00

Du er velkommen til at kigge ind.



Vi arbejder stadig mandag eftermiddag og tirsdag aften med opbygning af en ny og spændende udstilling. Her del af kulissen til et lille hus, der skal indrettes som træværksted.

Så mens vi venter på museets åbning:

Lad os gå en tur fra Langå til Randers.

På vejen passerer vi uden besvær Dagsvad med det tidligere mejeri og Ellebækken. Sådant har det ikke altid været, her var tidligere en træbro og før den var der et vadested. Før der blev drænet var dette lavtliggende sted temmelig ufarbart for vejfarende. Måske derfor er der så mange sagn og myter knyttet til stedet. Den kendte folkemindeforsker og tidligere lærer i Helstrup (ca. 1864) Tang Kristensen har nedskrevet følgende fortalt af Kristen Andersen, Vore.

Dasvad er i skjellet mellem Helstrup, Grensten og Østervelling.

Der løb nogle ellekjællinger og løb langs med vejen ..efter Ulstrup, indtil de kom til skjellet mellem

Langå og Østervelling, og så tilbage igjen til broen. Når én kom ridende ad den vej ved nattetid og kom i møde med dem, gjaldt det om, hvem der kunde først komme over broen. Kom de først, lagde de dem på broen, og så kunde den ridende ikke komme over, inden han sagde: «Er du et menneske, så tal, er du en djævel, så vig !»

At det har stået skidt til med broens tilstand viser et læserbrev i Randers Amtsavis ca. 1882. Her advarer skribenten i malende vendinger om broens tilstand. Der er et stort hul mellem broen og vejen, så stort at en hest kan falde igennem. Endeligt foreslår han at afspærre broen med en jernstang, så folk ikke kan passere, og derved komme til skade.

Fra Dagsvad gik tidligere en vej til Grensten skråt over de nuværende marker op mod højdedraget Balborg, hvor et stykke hulvej endnu vidner derom.

Slipper vi nu forbi Dagsvad med livet i behold, fortsætter vejen i dag som asfaltvej mod Randers. Ca. ud for den nuværende vej til Grensten, har på venstre side ligget et tingsted i sogneskillet.

Vejen vi går på er jævn og uden hindringer udover en smidt øldåse eller andet ragelse. Så fremkommelig var den ikke ifølge bonden på Læsagergård.

C. G. Clausen paa Læsagergaard (Grensten sogn) fremkom i 1837 i en skrivelse til stiftamtmanden med en omstændelig og hvas kritik af vejen fra Fladbro til Aabro. Han tilbyder bl.a. ved tingsvidner at

bevise, at der fandtes sten paa 1 alens (ca. 63 cm.) højde og huller af samme maals dybde paa vejen. Denne kritik falder vel ogsaa paa strækningen fra Fladbro til Dagsvad..

Efter vej til Helstrup ved rasteplassen og den lille skov slår vejen et sving til højre, og passerer en lavning. Her gik vejen tidligere meget tættere på Stevnstrup end i dag, grundet det sumpede område ud mod Nørreåen.

Kort efter Dykkercenteret nu Handicapcenteret og den nuværende vej til Stevnstrup, er på venstre side en lavning med mose, efterfulgt af et højdedrag. Mosen hedder Sortmosen og højdedraget kaldes Skansen eller "De døde mænd". Igen en masse mystik. Set rent taktisk er dette et godt sted, at have et fremskudt forsvar for Randers, og navnet kunne tyde på, at det har været brugt til formålet. Kirkebøgerne for Hornbæk og Grensten afslører dog intet om faldne soldater på stedet. Grensten kirkebog går tilbage til 1760 og Hornbæk til 1765. Hændelsen må altså være tidligere. Der er tre nærliggende begivenheder, der kan komme på tale. Under Tredivårskrigen var Randers besat af: Wallensteins tropper 1627-29, Wrangels tropper 1644, Karl Gustavs tropper 1657-58 og i den forbindelse kan man godt forestille sig et forsøg på forsvar af byen i den fremskudte stilling. På Grensten kirkegård stødte man for år tilbage på en udateret massegrav. Er det de faldne soldater, eller måske ofre for en pestepedemi? Vi ved det ikke. Brugen af kirkebøger eller skriftlige beretninger om kirkelige hændelse, blev indført af Christian 4. ca. 1645, så havde bøgerne været bevaret, kunne vi måske løse mysteriet.

Så er vi ved at være fremme ved Nørreåen, her kan vi tage et hvil på Fladbro Kro. I dag ligger den på den venstre side af vejen, Den tidligere kro var en firlænget bygning på højre side. Den er nævnt som kro allerede i 1737. Den var oprindelig fæstegård under Frisenvold Gods.

Den nuværende hovedbygning blev opført i 1859, og blev samme år besøgt af selveste H.C. Andersen. I sin dagbog beretter han, at han på kroen blev beværtet med noget så moderne, som smørrebrød og portvin. Stuehuset til den gamle kro blev efter nedrivningen genopført i Stevnstrup, hvor det står den dag i dag.

I 1897 købte Randers Kommune kroen og hele området omkring den. Her anlagde man bl.a. den nuværende Fladbro Skov. Kroen og området omkring den, blev et yndet udflugtsmål. Folk valfartede hertil på cykel, med flodprammene og med dagvognen.

Fladbro Kro fik en af Jyllands første keglebaner, og der var dansant søndag eftermiddag, som blev transmitteret i radioen.

Vi går over broen. Oprindeligt var her et vadested, så kan man forestille sig, hvordan det var at passere Nørreåen på den måde. Lige efter broen i

den lille skov på højre side ses resterne af Christian d. 3. kanal, anlagt ca. 1550 med det formål at forsyne voldgravene i Randers med vand fra Nørreåen.

Efter Hornbæk måtte man passere Svejstrup Bæk (der forsynede Oust Mølle med vand) ad den saakaldte Hornbæk Vase, der i 1449 omtales som Hornbæk Vad. Så slutter vi turen til Randers ved Vesterports Accisebod, hvorfra en Tolder kom ud med sin smørstikker for at undersøge hver en Vogn, der kom fra Landet, eller hver Mand, der sammestedsfra kom bærende med en Sæk, der var afgiftpligtig



Told og bropenge.

Når en bonde ville til byen for at sælge sine produkter, måtte han regne med visse udgifter undervejs. Skulle han passere en bro måtte der ofte betales bropenge. Broerne lå ofte i forbindelse med kroer eller vandmøller, og ejeren af disse havde tit forpligtelse til at vedligeholde broen og derfor også ret til en indtægt fra de vejfarende, der benyttede den. Der var forskellige afgifter afhængigt af hvem, og hvad der skulle passere, om det var en person til fods, til hest eller en kare.

Her et eksempel fra Purhus Kro: *En bom spærrede passagen af broen, og kromanden havde ret til at opkræve 4 skilling af en ridende og 2 skilling af hver person i bompeng. Til gengæld havde han pligt til at holde broen i forsvarlig stand. Taksterne, med en kongekrone over, var opslået på krodøren. Postvognen var dog fritaget for betaling, og mange har sikkert også sneget sig over om natten for at spare afgiften.* Adelen var selvfølgelig fritaget.

Disse forpligtelse og rettighed angående broen blev givet af kongen, så man kunne ikke undsige sig betaling. Der er dog mange eksempler på kromænd eller møllere der bedre huskede at modtage betaling end at holde broen i stand.

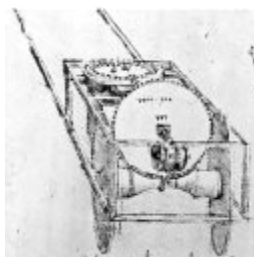
Denne afgiftpligt var f.eks. i kraft ved broen over Gudenåen ved Ry op til 1872.

Ved kongelig forordning af 15. Februar 1786 under Christian den Syvende var det bestemt, at der skulle betales bompeng for hver mil ved nyanlagte veje. Derfor blev der landet over bygget et antal bomhuse. Videnskabsmanden Ole Rømer* havde forestået den nødvendige opmåling af vejene. Da ser dog ikke ud til at ordningen blev gennemført i det nordlige Jylland.

Byerne havde eneret på handel og håndværk. For at kunne kontrollere denne eneret var byerne omgivet af hegn forsynet med porte ved indfaldsvejene. Disse porte, var ikke andet end tremmeporte, og holdtes lukkede om natten. Om dagen holdt en toldbetjent eller consumptionsbetjent vagt ved hver af de åbne porte fra sin accisebod. Al indgående varetransport blev undersøgt for toldpligtige varer, og der var nok at bestille, selv om adskilligt indsmugledes over hegn og gærder i de mørke nattetimer.

Denne ordning blev ophævet i 1851

*Ole Rømer og milevognen



Hodometer, milevogn (kilometertæller)

Det var astronomen Ole Rømer som blev udnævnt til at forestå dette arbejde. Rømer gik videnskabeligt til værks og startede med at fastsætte længden på en mil, noget som tidligere havde kunnet variere fra egn til egn. Han fastsatte den til 12.000 alen, dvs 7.538 meter. Denne standardisering holdt sig helt til indførelsen af metersystemet i Danmark i 1907.

Han gik derefter i gang med opmålingen af vejene. Dette foregik med et såkaldt hodometer, en milevogn der opmålte, mens man kørte af sted med den. Fra høsten 1691 begynder opmålingen.

Et hodometer kan være udformet som en trækærre, hvori er installeret tandhjul der fungerer som et tællværk, og som ved hver omdrejning af hjulets omkreds kan flytte en viser på en måleskive. Man gik så længden af vejen, og ved hver mil, halvmil og kvartmil opstillede man en vejviser, som oftest i form af en milepæl.

En milepæl er en afstandsmarkering langs en vej. Milepæle blev ikke kun opsat ved hele antal mil, men ofte også ved halve, kvarte og trekvarte mil. Milepælenes anførte afstande måles fra definerede nulpunkter, gerne markeret med nulpunktsten. I starten var milepæle egentlige træpæle nedsat i jorden, men senere afløstes disse af milesten, selvom ordet milepæl også blev anvendt ved stenmarkeringerne.



Klip fra AMTSAVISEN Slutningen 1800-tallet.

Vejen, som fører til Helstrup og videre ud, er kun godt hundrede år gammel. Tidligere drejede vejen af lige efter Fladbro mod Stevnstrup over Grensten bakker, forbi Langå, hvorefter den forgrenede sig ved Abro til Vellev, Ulstrup o. s. v. Ad denne vej kom bønderne agende i deres tunge, stive vogne, belæsset med korn, smør m. m. på vej til markedet

Fladbro

