

Kågfart på Allingå

Af Carl Larsen, Allingåbro

Kågfarten på Allingå må ganske givet været startet i 1865, da de to randers købmænd J. P. Hjersing og C. F. Gøtsche i fællesskab startede filial i det, der senere kom til at hedde Allingåbro. Det skete før banen blev startet, så det var nærliggende at satse på pramdrift til at fragte både fra og til Randers.

Derfor købte de af gårdejer Bach i Udbygårdene en eng, der havde en ideel beliggenhed langs åen. Her var der gode muligheder for pramfart.

Forretningen, der hed Hjersing & Gøtsche, var fra starten en blandet landhandel. Når prammene havde afleveret deres laster af forskellige varer fra Randers og i meget stor udstrækning teglværksprodukter fra Floes Teglværk, fik de som returfragt korn, samt huder og skind til Randers. De første år var forretningen kun åben en eller to gange om ugen. Den første bestyrer hed Sørensen, men han døde meget ung af det, der dengang kaldtes »galoperende tæring«, nærmere betegnet tuberkulose. Den 3. maj 1868 tiltrådte Carl Larsen som bestyrer og blev der til sin død i 1907. Han sluttede med at eje forretningen.

Den nyetablerede jernbane fra Randers til Ryomgård var en hård konkurrent til pramdriften, men Th. Larsen blev ved med at fragte trælast fra Randers frem til 1927. Med sejllads blev brædder og tømmer leveret direkte på tømmerpladsen, hvorved man sparede hjemkørsel fra stationen, men fra 1927 blev jernbanefragten så billig, så kågfolkene måtte give op.

Prammene var store, fladbundede både. I forskibet var der en lille kahyt, hvor kågfolkene kunne hvile eller overnatte, hvis vandstanden for nogle timer lagde hindringer i vejen for sejlladsen.

Det var undertiden så lavvandet, især når vinden kom fra øst, at en gang prammen var på vej til Allingåbro, lagde pramfolkene et stk. 6" x 6" (15 x 15 cm) ud fra prammen og kunne derpå gå tørskoet i land. Derfor gjaldt det for kågfolkene om at komme over sandbanken ved Sønderdyb i Grund fjord ved højvande.

En gang blev der med prammene fragtet en hel skibslast trælast til Allingåbro, uden nogen i forretningen så pramdragerne.

På det tidspunkt var der højvande midt om natten, hvorfor pramfolkene sørgede for at komme gennem Grund fjord, medens tidevandet var gunstigt. De lossede selv brædderne og var ude af åen, inden nogen var oppe i forretningen. Kun da de kom med sidste last, ventede de til kontoret blev åbnet kl. 7; for at få fragten betalt.

Den omtalte trælast kom med store træskibe fra Sverige og Finland og blev derefter i Randers omladet til kåg.

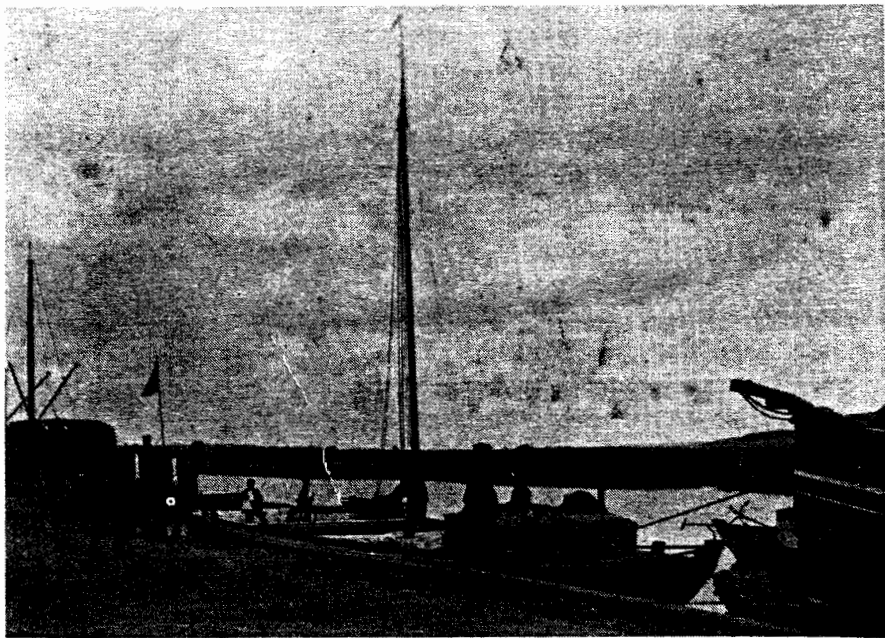
Så langt tilbage, jeg erindrer, var det brdr. Randrup, der ejede i hvert tilfælde to pramme. Det var nogle bomstærke, flotte mandfolk med stort cykelstyrskæg. De var uhyre flittige mennesker. For ikke at spilde tiden på søn- og helligdage havde de to udflugtsbåde, der sejlede sommergæster fra Tørvebyggen i Randers til Fladbro. De her omtalte lastpramme var egentlig bestemt for sejlads på Gudenå til Silkeborg. Den sidste sejlads på Gudenå var at sejle støbesand fra Åbro ved Langå til Randers.

Når der ventedes kåg til Allingåbro, var der mange på tømmerpladsen, for at se om der var arbejde. Der skulle altid bruges mange ekstra arbejdsmænd til først at sortere brædderne i dimension og længde og derefter stable det hele.

Da pramfarten startede på Allingåbro i forrige århundrede, blev prammene stagede hele vejen frem og tilbage. Senere anskaffede brdr. Randrup en slæbebåd. Det var en hjulbåd, og den gjorde god fyldest i mange år. Det var imidlertid ikke hver gang, når rejsen gik til Allingåbro, at vi så slæbebåden, for da den stak noget dybere end prammene, kneb det ofte for den at komme gennem Grund fjord, medens de helt fladbundede pramme kunne klare sig med meget mindre vand.

I sådanne tilfælde stagede brdr. Randrup det sidste stykke ad åen.

De sidste gange slæbebåden var i Allingåbro, var den blevet ombygget til skruebåd, da den så blev betydelig mere manøvreedygtig.



For at kunne stage en fuldlastet pram, var der en ca. 40 cm. bred ræling, hvorpå pramdrageren gik med en meget lang stage mod skulderen.

Prammene havde navn. Det eneste navn, jeg kan huske, var »Lange Maren«. Af denne pram er der her et billede, taget i Randers havn omkring århundredskiftet. For nogle år siden gav jeg egnarkivet dette billede.

Fra 1927 til ca. 1941 kom der ikke kåg til Allingåbro, men under krigen kom murer-mester og rørvævsfabrikant Ejner Friis en dag og spurgte mig, om han måtte losse tagrør på vor plads ved åen.

På grund af de fortvivlede kørselsforhold, på det tidspunkt fandtes der faktisk næsten ingen disponible lastbiler, så havde han lejet pramdrager Bjerring, der ejede den sidste pram i Randers, til at fragte tagrør fra fjorden til hans på det tidspunkt ret betydelige rørvævsfabrik i Allingåbro.

Indtil banen fra Randers til Ryomgård blev startet, sagde egnens folk, at de skulle ned at handle ved »Pakhusens«. Stationen blev kaldt Allingåbro, og det kom den stationsby, der derefter opstod, naturligt til at hedde.

Indtil begyndelsen af vort århundrede, var der gravet en kanal vinkelret på åen. Den gik helt op til det, der dengang hed Ørstedvej, hvor nu Djurslands Korn har kontor. Den gik så langt, at prammens bovspyd ragede et stykke ud over Ørstedvej. På nordsiden af kanalen var der lagerplads til trælast og teglværksprodukter. Som kuriosum kan nævnes, at jeg i åen har fundet 1" og 1 ½" drænrør, medens man nu om stunder bruger 2" som mindste drænrør. På kanalens sydside var der kornpakhus, hvorfra det var let at slidske sækkene ud i prammene.

Da Bjerring kom med den første last tagrør, spurgte jeg ham, om han ville sejle drænrør fra teglværkerne i Ulstrup og Bjerringbro. Han var straks med på ideen. Det blev til talrige laster, for på det tidspunkt var man i gang med at inddæmme Bode og Hollandsbjerg enge. Her var der anvendelse af enorme mængder drænrør, da ca. 1800 tdr. land skulle drænes. På det tidspunkt var det uhyre vanskeligt at få generator-lastbiler med elendigt gummi til at køre så langt som til Ulstrup, da vognmændene havde besvær nok med at betjene deres faste kunder.

Da kågen kunne laste ca. 35 tons, svarende til 2-3 jetnbanevognladninger, var det en stor hjælp for os, da det på det tidspunkt var småt med godsvogne. Prammen kunne som regel gøre 3-4 rejser om ugen. Takket være pramdriften fik vi, Th. Larsen & Søn, en betydelig omsætning i drænrør, hvilket var kærkommen, da det var småt med andre varer at handle med.

Det varede imidlertid ikke længe efter krigens slutning, før bilerne slog pramdriften ud, da man herved sparede en mængde omladning.

Den sidste kåg er hugget op, så nu er det kapitel skrevet ud, og vil aldrig mere opstå.