



## **KAREN ALKJÆR**

**Karen Alkjær blev født i 1924 og boede i sin barndom på Gården Nabelslund i Studstrup. Hver dag begav hun sig ud på en lille rejse med toget for at passe skolen i Aarhus. En tur som bød på morsomme oplevelser, og en rute som på sin vis var med til at holde det lille samfund i Skødstrup kørende.**

Erindringerne er skrevet af Karen Alkjær selv og indsendt af Skødstrup Sogns Egnsarkiv.

### **DET OPBYGGEDE SYSTEM OG ORDEN**

1935 boede jeg på gården "Nabelslund" i Studstrup, var 11 år gammel og lige kommet i 1. mellem på Katedralskolen ved siden af Domkirken i Aarhus. For at komme til skole, skulle jeg køre med toget fra Skødstrup til Aarhus Østbanegård. Tidligt om morgenen ankom et posttog til Skødstrup fra Aarhus, men skoletoget den anden vej var dagens første tog til Aarhus, og det fungerede også som posttog. Det afgik fra Skødstrup lidt over klokken 7, og var i Aarhus cirka 7.30.

Vi var vel 10–15 passagerer, der skulle med hver morgen – mest skoleelever og kontorfolk. Af eleverne husker jeg lærer Andersens søn Richard, brugsuddeler

Albrechtsens søn Kaj, købmand Bruuns søn Peter og Ruth Dichmann fra “Studstrupgården”.

Om morgenen kom Ruth og jeg asende op ad bakkerne fra Studstrup. Vi skulle lige nå at stille cyklerne ind i pakhuset, der bestod af et par gamle, sammenbyggede personvognskasser. Hvis vi var for sent på den, var “Møller på stationen” flink og satte cyklerne ind, når han havde ekspederet toget.

Inde i ventesalen sad “posten” Nedergaard og sorterede aviser og breve, inden han kørte ud – på cykel – men et par mindre pakker var han alligevel flink nok til at tage med. Hans postrute var lang: Skødstrup rundt, til Svinbo, Aastrup Strand, Studstrup, Hjelmager – vel 20 kilometer? Han skulle tilbage på stationen og fylde posttaskerne et par gange. Værst var det efterår og vinter, hvor vejene var opkørte eller tilsneede, så han undertiden måtte spadsere (hvad vejer en fyldt posttaske?) – hvis ikke en flink gårdmand gav kørelejlighed. Lønningen måtte suppleres for at strække til en børnefamilie, så efter fyraften var han skomager.

På Skødstrup station passede Møller stationskontoret, billetsalget og linjetelefonen, så han kunne ringe til stationerne i Løgten og Hjortshøj. Når meldeklokken lød, skulle der rulles bomme ned lige ved stationen (over vejen til Hjortshøj) og henne ved gartner Bomholdt (over vejen til Vorre). Begge dele foregik fra bomspillet på perronen – ofte assisteret af hjælpsomme drenge. Landevejsoverskæringen mellem Skødstrup og Løgten blev passet fra banevogterhuset dér.

## **MED SKOLETOGET TIL AARHUS**

Når toget ankom til Skødstrup, rullede Møller frem med trækvognen for at modtage og afsende breve og pakker. Det var næsten altid et damptog. De fleste vogne var sidegangsvogne med åbne endeperroner og gitterlåger – ofte teaktræsbeklædte “rystevogne”. Mere spændende var det, når der en gang imellem kom en gammel kupévogn, hvor man ikke kunne komme fra kupé til kupé. Så måtte konduktøren balancere under kørslen på det udvendige trinbræt, der løb langs hele vognen, og banke på ruderne med sin billet-tang. Når man så lukkede vinduet ned, kunne han stikke hånden ind og klippe billetterne eller se, om vi havde husket vores togkort. Hvad mon han gjorde, når

det regnede eller sneede og trinbrættene var glatte?

Det var spændende, hvis lyset var gået ud i en 2. classes sidegangsvogn. Så prøvede vi – to og to – at kapre en kupé for os selv, lagde os på de polstrede sæder og hyggede os i mørket. Til gengæld fik vi så ikke læst de sidste lektier, som jo ellers var forklaringen på, at der altid var stille og fredeligt i morgentoget.

Når vi ankom til Aarhus Østbanegård, skulle vi have en halv times tid til at gå inden skoletid. Derfor satte vi os ofte ind i 2. classes ventesalen, hvor der var røde, plys-betrukne sofaer, men tit temmelig koldt. Der stod godt nok en kæmpe stor kakkelovn, men den var man ofte netop ved at fyre op i.

Det var en ret stor flok elever, der lidt senere startede hen ad Kystvejen – vi kom jo fra de fleste stationer: Hornslet, Løgten, Skødstrup, Hjortshøj og Lystrup. Dem fra Risskov havde jo motortoget, der standsede ved Skolebakken. Når vi kom til Katedralskolen, mødtes vi med flokken fra Hovedbanegården. Det var en stor del af skolens elever, der kom udenbys fra med toget.

Når vi fik fri klokken 14, skulle vi igen have tiden til at gå, til toget kørte hjem – lidt efter 14.30 – det vil sige spørgsmålet var, hvornår det faktisk kom afsted. Denne gang var det nemlig et "blandet tog" med både person- og godsvogne. Toget skulle ofte rangere, så klokken kunne nemt blive omkring 15, inden alle godsvogne var på plads og stationsforstanderen kunne vise sit "spejlæg" som signal til, at der kunne fløjtes afgang.



Østbanegården, E.A. Ebbesen, 1927.

På hjemturen skulle vognene så afleveres på modtagestationerne: Lokomotivet med de aktuelle vogne blev koblet fra resten af toget, kørte hen over sporskiftet, som en mand derpå løb tilbage og skiftede, kobledede vognene af, kørte tilbage over sporskiftet, som igen blev skiftet, og man bakkede hen og blev koblet til toget igen. Efter måske en halv snes minutter kørte vi så videre til næste station. Klokken blev ofte henad 16, inden vi nåede Skødstrup, så der kunne godt blive lidt pjank og ballade, når vi kedede os. Hvis det blev for meget, skældte rejsebuddene ud. Der var fire-fem bude fra forskellige stationer, og de sad som regel i samme kupé med deres store vadsække og ønskede fred til at spille kort eller fortælle om dagens hændelser.

## **NØDVENDIGHEDEN AF REJSEBUDDENE**

Rejsebuddene tog til byen for at købe ind for de lokale, som derved sparede både rejsen og billetten. Jeg husker ikke, hvad "vores" rejsebud hed, men nogle år senere var der én i Skødstrup, der hed Frederik (?) Veje. Han boede egentlig i Løgten, vistnok i det gamle hus, der er billede af i Skødstrup-kalenderen 2000 for november måned. Om morgenen samlede rejsebuddet beskeder ind, først

og fremmest hos butikker og handlende, der brugte ham til at købe eller bytte ting, der var specielle eller hastede. For eksempel havde syerskerne ofte brug for stof, knapper, bæltter med mere til den kjole, der skulle være færdig til "sølvbrylluppet i morgen". Men alle kunne sende bud med rejsebuddet. Det kunne dreje sig om et lommeur, der skulle repareres hos urmageren i Mejlgade, en bog bestilt hos boghandler Rybner Petersen, en dug der skulle rulles til den forestående familiefest. Besked og eventuel prøve kunne for eksempel indleveres i Brugsen. Måske sendte man penge med; måske lagde Brugsen ud. Rejsebuddene tog som regel ind med 10-toget og gik så rundt i Aarhus og forrettede deres ærinder i cirka fire timer. Vadsækken kunne nå at blive temmelig tung! Når buddene kom hjem ved 15–16 tiden, blev vadsækken læsset på budcyklen, der stod parkeret ved stationen, og så skulle de rundt og aflevere og afregne varerne. Hvad de tog for deres tjeneste, kan jeg desværre ikke huske.

## **MUNTERLIGE HÆNDELSER FRA TUREN**

Et par særlige oplevelser husker jeg tydeligt. Den ene begyndte på Hjortshøj station på hjemvejen. Vi var netop færdige med at rangere. Togføreren – en rar, ældre mand – som vi var gode venner med, stod ved den bagerste vogn og fløjtede afgang. Men da han skulle hoppe op på trinbrættet, mens toget satte i gang, mistede han fodfæstet og kom ikke med toget. Han løb hen ad perronen og vinkede. Vi unger hang ud ad vinduerne og vinkede og råbte op, men lokomotivføreren opdagede ingenting. Vi diskuterede, om vi skulle trække i nødbremsen. Alle mente, at det skulle vi – og tænk at få anledning til at gøre det – lovligt!

Men der var alligevel ingen, der turde. Da vi kom til Skødstrup, havde banens telefon været i gang, og vi fik ordre til at bakke tilbage og hente ham. Gad vidst, hvordan man klarede formaliteterne til en sådan baglæns tur – uden togfører og uden tillysning?

Den anden oplevelse er en vinterhistorie. Det havde sneet og stormet meget i en periode. Vejene blev gravet fri om dagen, men føg til igen om natten. Denne morgen var særlig slem. Min far måtte selv afsted med mælken til mejeriet, så jeg fik kørelejlighed til stationen. Kanen var klar, mælkespandenes låg surret godt fast – hvis vi nu væltede – og jeg var klar i kørepels og

lammeskindsfodpose. Det var endnu mørk nat, og det sneede og føg, så hverken vi eller hestene kunne se vejene eller snedriverne. Vi væltede dog kun en enkelt gang, og nåede mejeriet med det meste af mælken i behold.

Jeg nåede hen på stationen i meget god tid, for toget lod vente på sig. Endelig kom det – med forspændt sneplov og en flok snekasterere (løsarbejdere) ombord plastret til med sne over det hele. Det blev morgenens første tog, for det tidlige posttog fra Aarhus var blevet aflyst på grund af sneen. Mellem Skødstrup og Hjortshøj var der en lang, åben strækning, hvor banen nu lå i bunden af de foregående dages snepløjning, som atter var fyldt op i løbet af natten. Godt hjulpet af østenvinden på tværs af banen.

Sneploven “ømmede sig” og kørte fast, og vi bakkede lidt og tog tilløb. Det gentog sig et par gange, men så måtte snekasterne ud at hjælpe til. Efterhånden kom vi da til Hjortshøj, og resten af vejen gik det bedre, så vi nåede skolen lige før spisebrikvarteret klokken 11. Herligt at komme så meget for sent, uden at kunne gøre for det – og have så meget at fortælle om hvorfor. Eleverne fra hovedbanegården var lidt misundelige – deres tog havde ikke været dagens første, der skulle mase sig gennem sneen.

## **EFFEKTIVT ALTERNATIV**

Et års tid senere satte vognmand Jørgensen, Rønde, en skolerutebil ind på en rute til Aarhus. Rutebilen kørte fra Skødstrup om morgenen fem minutter over halv otte og den standsede på Skolebakken i Aarhus, lige ved Katedralskolen. Bilen kørte hjemad igen ti minutter over 14, og den var i Skødstrup lidt efter klokken 14.30.

Rutebilen var lidt dyrere end toget (et børnemånedskort til toget Skødstrup–Aarhus Østbanegård kostede omkring 12 krone). Rutebilen klarede turen mere end en time hurtigere, men togturen var nu lidt mere underholdende.

Tak til Karen Alkjær for historien (via Asger), og jo, Karen er gift med Hans Alkjær, som er en af Danmarks kyndigste jernbanehistorikere.