

# Handel og pramfart i Midtjylland i 1800-tallet

Bjarne Harboe

*Fortid og Nutid* oktober 1999, s. 171-197

Det indre af Jylland var i 1800-tallet uden byer og temmelig isoleret pga. et uudviklet vejsystem. Store dele af Midtjylland lå desuden hen som tyndtbefolkede og uopdyrkede hedeområder. Omkr. 1850 begyndte der at vise sig stor interesse for – gennem en forbedring af handelsmulighederne – at få området udviklet. Som led i denne strategi grundlagdes en handelsplads ved Silkeborg, tæt ved den 160 km lange Gudenå, hvorpå der fra gammel tid af foregik en vis varetransport. I artiklen fokuseres på sammenhængen mellem pramfarten og den nye handelsplads' lokaliseringsring, og det konkluderes, at hverken pramfarten eller handelspladsgrundlæggelsen kom til at spille den centrale rolle i udviklingen af den midtjyske region, som mange havde håbet på; på lokalt plan fik begge dele derimod stor betydning.

Bjarne Harboe, f. 1941, cand.phil. i historie. Tilknyttet Lokalhistorisk Arkiv i Silkeborg. Har udgivet registraturen *Silkeborg Papirfabriks arkiv 1845-1965* (1988), flere artikler om landbohistorie samt artiklen »*Silkeborgskovene og H.P. Ingerslev 1806-23, Bol og By 1994:1*.

Danmarks mange øer og lange kyststrækning gjorde tidligere søtransport særdeles fordelagtig, når varer skulle fragtes fra et sted til et andet. De fleste af landets købstæder var af samme grund også kystbyer. Det indre af Jylland var da i nogen grad også hæmmet i sin udvikling netop pga. transportvanskeligheder, og det var egentlig først, da jernbanen i 1860'erne og 1870'erne banede sig vej gennem landet og gjorde transporten lettere for beboerne i det indre af landet, at udviklingen her tog fart.

Da man i årene omkring 1840 diskuterede anlæggelsen af en helt ny købstad ved Silkeborg hovedgård inde midt i Jylland, lød der da også advarende røster mod en så uhensigtsmæssig placering.<sup>1</sup> Årsagen til at dette projekt alligevel fik lov til at bevæge sig ud over diskussionsstadiet, var derfor også overvejende begrundet i Gudenåen og den pramfart, der efterhånden havde udviklet sig her, og som i nogen grad formodedes at kunne kompensere

for Silkeborgs manglende kystnære beliggenhed.

Gudenåen har formentlig altid i et eller andet omfang fungeret som transportvej for mennesker og varer. Allerede middelalderens munke i Øm kloster ved Mossø benyttede den til dette formål. Men pramfartens storhedstid tilhører dog 1800-tallet. Randers havde ganske vist langt tidligere via Gudenåen udvidet sit handelsopland ind i landet, og på denne måde knyttet et stort område langs åen til sig, men det var dog først i 1802/03, at byens købmænd ved en oprensning og uddybning af åen nåede helt op til Ans. Farvandet ovenfor denne by kendte man omkring 1800 ikke meget til i Randers.

Med de klare handelsmæssige interesser der var involveret i farten på Gudenåen, var det også givet, at udgangspunktet for pramfarten måtte blive Randers. Denne by var og blev omdrejningspunktet. Den udgjorde alene ved sin størrelse i sig selv et betyde-

ligt marked for de produkter, som området langs åen kunne tilbyde. Der var tillige herfra via havnen forbindelse videre ud til et endnu større marked. Randers var altså både endepunkt for og videreformidler af de varer, der fragtedes nedad Gudenåen. Hertil kom at byens købmænd i vid udstrækning også forsynede beboerne langs Gudenåen med diverse kolonialvarer samt leverede de nødvendige grovere varer som tjære, salt, tømmer mv., som bønderne havde brug for.

Den klassiske pramfart på Gudenåen er den, der efterhånden udviklede sig, efter at en papirfabrik og en handelsplads blev etableret på Silkeborg hovedgårds jorder i midten af 1840'erne. Hermed var også de to markante endepunkter for pramfarten angivet – Randers og Silkeborg.

Oprindeligt foregik pramfarten kun på den nederste del af Gudenåen mellem Randers og landsbyerne og gårde langs åen op til Bjerring mølle. Det var først senere, at den øverste del af Gudenåen kom med.<sup>2</sup> Sejlbargørelsen af strækningen Silkeborg-Bjerring kom for alvor på dagsordenen i 1804, da overkrigskommissær H.P. Ingerslev købte Silkeborg hovedgård med det 5000 tønder land store skovareal. Han havde ikke de store muligheder for at udnytte sin nye skovrigdom, da han pga. Silkeborgs isolerede beliggenhed og elendige vejforbindelser ikke kunne finde rentabel afsætning for træet. Det stod ham derfor hurtigt klart, at hvis han skulle have noget ud af de gode konjunkturer for træ, måtte han finde en løsning på transportproblemet.<sup>3</sup>

Den øvre del af Gudenåen var dog ikke dyb nok til, at pramme lastet med brænde umiddelbart kunne sejle på den. Det lykkedes så for Ingerslev at låne 100.000 rdl. af staten til en oprensning af Gudenåen til Bjerring mølle samt til anlæggelse af en træksti langs åløbet. Betingelsen, for at han

fik lånet, var dog, at han garanterede, at alle skulle have fri og uhindret adgang til at benytte trækstien – et klart udtryk for, at man også fra statens side knyttede visse forventninger til Gudenåens sejlbargørelse.

Oprensningen, der var tilendebragt i 1809, betød, at små pramme kunne sejle også på det øverste stykke af Gudenåen, og det betød samtidig, at Randers kunne udvide sit handelsopland endnu længere ind i Jylland. Foreløbig var varestrømmen mod Randers dog stærkest. Udover brænde fra Silkeborgskovene var de varer, der blev tilført Randers ad Gudenåen, teglværksprodukter, tørv, trækul, stave, korn, gryn mv. Randers høstede store fordele af sejladsen på Gudenåen især efter oprensningen af det sidste stykke fra Bjerring til Silkeborg. Tilgangen af brænde og tørv fra de nu tilgængelige områder længere oppe langs åen betød fordelagtige priser på disse varer i byen. Ejendomspriserne langs den nu sejlbare å var steget pga. åens oprensning. Det gjaldt især for tørvemoserne, der ifølge Randerskøbmændene var steget til den tredobbelte værdi. Flere borgere i Randers havde købt tørveparceller langs åen, hvorfra de skar tørv, som de bragte til byen.<sup>4</sup> Der er altså ingen tvivl om, at Ingerslevs oprensning af åen mellem Silkeborg og Bjerring mølle fik inddraget denne strækning i pramfarten. Der er heller ingen tvivl om, at i hvert fald farten fra Silkeborg hovedsagelig har været med træ fra skovene.

Hvad selve åen angik, da var Ingerslevs oprensning og uddybning ikke så grundig, som det kunne ønskes, og det var ikke altid til at vide, hvor i åen sejlløbet befandt sig. Der skulle derfor en vis ekspertise til for at kunne begå sig som pramfører, eller som godsforvalteren på Silkeborg hovedgård skrev: »*De bekiendte Folk kan nu seile der, men ingen andre*«. <sup>5</sup> Det vil altså sige, at det at føre en pram hurtigt ud-



Figur 1. Kort over Midtjylland med Gudenåens nedre oplandsområde. Højdekort udarbejdet 1882 af Louis le Maire (Gengivet efter V. Falbe-Hansen og Will. Scharling: Danmarks Statistik, bd. 2, 1887).

viklede sig til et egentligt erhverv. Det var de samme mennesker, der hvert år førte prammene, og de lærte efterhånden de mange forhindringer i åen at kende. Det kunne være store sten, der lå skjult lige under vandoverfladen eller steder, hvor strømforholdene var særlig vanskelige.

Selv om besejlingsforholdene på åen altså kunne være besværlige, var det dog en stor lettelse i transportforholdene, der her fandt sted. Man ser da også, at der allerede i 1809 var opstået 16 ladesteder langs åen mellem Silkeborg og Bjerring mølle, hvorfra brænde, tørv, mursten eller andre ting kunne nedsejles til Randers.<sup>6</sup>

I 1823 måtte Ingerslev ved en tvangsauktion afhænde Silkeborg hovedgård med tilhørende skove og gods til staten. Overtagelsen forandrede dog ikke noget mht. sammensætningen af Silkeborgområdets varetransport, som fortsatte, men under betingelser der, som årene gik, blev vanskeligere og vanskeligere. Trækstien forfaldt efterhånden, og der begyndte at indløbe klager over dens tilstand samt over de øvrige forhindringer, der var opstået for pramfarten. Det var især de ålegårde, som flere grundejere havde placeret i åen, der var generende for pramfarten. I 1829 klagede 15 pramførere over disse forhold, som de hævdede var til stor skade for dem »og mange flere, da Pramfarten er bleven en Indtægtskilde, der paa mange Maader hjælper den trængende Landmand til sit Udkomme«.<sup>7</sup>

I 1830'erne sejlede der et sted mellem 30 og 40 pramme på åen. De fleste var hjemmehørende i landsbyerne i nærheden af Silkeborg. Alene i Hårup, Balle og Gødvad var der 12, men også længere nede ad åen samt i selve Randers by fandtes der naturligvis pramme. Prammene var generelt temmelig små, og hele 19 af dem kunne kun la-

ste mellem 6 og 10 favne brænde.<sup>8</sup> Det er dog sandsynligt, at de pramme, der var hjemmehørende i Randers var noget større, fordi det nederste stykke af åen mellem Randers og Bjerring, hvor Randersprammene hovedsageligt sejlede, tillod både med en større dybgående.

I 1840'erne blev det anslået, at der sejlede mellem 40 og 50 pramme på Gudenåen.<sup>9</sup> Ifølge St. St. Blicher beskæftigede pramfarten sig på dette tidspunkt »hartad ene og allene med Transport af Brænde fra Silkeborg Skove og Tørv fra Øster-Kejlstrup Moser«.<sup>10</sup> Blichers udsagn er noget unuanceret, for trafikken gik trods alt også den anden vej fra Randers med forskellige købmandsvarer og grove varer som jern, tjære, salt og ikke mindst tømmer. Men Blicher har sikkert ret i, at den overvejende mængde af de produkter der blev ført ned ad Gudenåen i hvert fald fra den øverste del bestod af brænde og tørv.

På trods af de besværlige forhold som farten foregik under blev der altså fragtet varer op og ned ad Gudenåen. Ingerslev havde med oprensningen og anlæggelse af den primitive træksti formået at få strækningen fra Silkeborg til Bjerring mølle gjort sejlbare. Det betød, at en samlet strækning på omkring 100 km dermed var blevet tilgængelig for pramfart.

Pramfarten på Gudenåen i 1800-tallet var en del af transportsystemet i Jylland, og hovedformålet med denne artikel er at undersøge sammenhængen mellem pramfarten og den handelsplads, der voksede frem på Silkeborg hovedgårds marker fra midten af 1840'erne, for at se hvilken rolle Gudenåfarten og den nye handelsplads kom til at spille for udviklingen af Midtjylland og herunder især for om sætningen af områdets landbrugsproduktion.

## Midtjyske handels- og transportforhold omk. 1840

Spørgsmålet om Gudenåen som transportvej kom fra 1830'erne til at spille en større og større rolle, og åen fik sammen med det fjerne, fattige og tilbagestående Midtjylland, som den gennemstrømmer en mere fremtrædende placering i bevidstheden og i den offentlige debat. Det er som om, man i 1830'erne og 1840'erne efter landbrugskrisen og de dårlige tider har fået overskud til at beskæftige sig med andet end lige dagen og vejen. I hvert fald er det påfaldende, at der netop i denne periode kommer en række forslag og initiativer vedrørende Gudenåen og det indre af Jylland.

Der sad i 1830'erne og 1840'erne i det midtjyske område en håndfuld interesserede og opmærksomme embedsmænd og iagttog udviklingen – eller måske rettere den manglende udvikling. I deres indberetninger og betænkninger havde de mulighed for at formidle indtryk og forslag til centraladministrationen i København, og de kunne herigennem ofte optræde som advokater for området. »*Opdagelsen*« af Midtjylland er til en vis grad knyttet sammen med Gudenåens muligheder som transportvej. Man blev mere optaget af det indre Jylland, og af hvordan man kunne hjælpe denne tilbagestående og isolerede del af landet.

Grunden til at man opfattede Gudenåen som betydningsfuld for det indre Jyllands opkomst, var for det første, at åen strakte sig langt ind i landet, og for det andet det eksisterende vejsystems slette forfatning. Hvis Gudenåen blev sejlbare for større pramme til Silkeborg, hvilket ikke var tilfældet på daværende tidspunkt, og der måske kunne skabes forbindelse helt til Skanderborg, så var der åbnet en adgang for lettere afsætning af bøndernes produkter, og hermed ville en positiv udvikling være sat i gang.

En del af problematikken omkring Gudenåen tog, som nævnt, sit udgangspunkt ved Silkeborg. Man var efterhånden også fra centralt hold blevet opmærksom på den store uudnyttede vandkraft, der fandtes netop her, og man anså af samme grund stedet som et af de bedst egnede i landet til fabriksvirksomhed. Der var ligeledes tanker fremme om, at Silkeborg – der på dette tidspunkt kun bestod af én hovedgård – måske kunne være et velegnet sted for en handelsplads, netop fordi man herfra via Gudenåen havde forbindelsen til søkøbstaden Randers. Silkeborg lå tillige centralt for de omliggende herreder, der især var karakteriseret ved en omfattende husflidsindustri i form af uldbinderiet i Hammerum og Lysgård herreder og træskomageriet i dele af Gjern, Tyrsting og Vrads herreder. Træskoegnen og bindeegnen ville her få et naturligt afsætningssted for deres produkter. Det var imidlertid ikke alene afsætningen af den store husflidsproduktion af træsko, vognhjul og uldbindingsprodukter, man tænkte på. Det der i højere grad lå bag ideen om oprettelse af en handelsplads ved Silkeborg, var formodningen om, at hvis bønderne på denne måde fik lettere adgang til at komme af med de egentlige landbrugsprodukter, så ville i hvert fald gårdmændene også lægge strikkepindene på hylden og koncentrere sig om deres landbrug.

Det indre af Jylland opfattedes i samtiden som tilbagestående i forhold til Øerne og Østjylland. Her fandtes de store heder, og en del af det opdyrkede areal bestod af sandede jorder. Årsagen til områdets tilbageståenhed var dog ikke udelukkende de ringere jorder, men i lige så høj grad den isolerede beliggenhed. Der var langt til købstæder, hvor bønderne kunne afsætte deres produkter, og vejsystemets slette forfatning bevirkede, at det tog lang tid at foretage en købstadsrejse med et

læs korn. Hvis bønderne skulle have ordentlige priser for deres produkter, måtte de tage den lange vej til de større østjyske købstæder som Randers, Århus eller Horsens. Indlandsbyerne Skanderborg, Viborg og Holstebro kunne ikke betale samme priser som søkøbstæderne. Heller ikke Ringkøbing var et tillukkende marked, idet handelen her var gået stærkt tilbage pga. de efterhånden meget dårlige besejlingsforhold til byen.<sup>11</sup>

De generelt meget dårlige transportforhold for store dele af det indre af Jylland må betragtes som stærkt medvirkende til landbrugets tilbagestående. For hvis der nemlig ikke var ordentlige transport- og afsætningsmuligheder, hvorfor skulle bønderne så være interesserede i at investere i deres landbrug? Man kan derfor godt sige, at transportforholdene var med

til at marginalisere området i landbrugsmæssig sammenhæng. Det er bl.a. i dette lys, man skal se den ret stærke stilling som husflidsproduktionen fik her.

Det er forståeligt, at når landbruget ikke i tilstrækkelig grad kunne danne eksistensgrundlag for bønderne, så måtte de se sig om efter noget, der kunne supplere deres erhvervsgrundlag. Man kan måske godt sige, at det midtjyske landbrug var tilbagestående i forhold til andre egne, men det er ikke ensbetydende med, at de midtjyske bønder også var »tilbagestående«. Grundlaget for deres eksistens som bønder var blot på forhånd ringere end andres både pga. jordens ringe bonitet og den isolerede beliggenhed. De måtte følgelig handle på andre måder. Derfor kom forskellige former for bierhverv til at spille en større rolle her.



Figur 2. Det blev ofte i 1800-tallet påpeget, at en af kilderne til velstand var gode veje og hurtige befordringsmidler. I Midtjylland var der på dette punkt meget at indhente; for – som en lokal toldkontrollør indberettede i 1850 – kendte man her kun til usle veje, »om hvis slethed man fast ingen begreb gjør sig, naar man ikke har befaret dem«. Her gengives et desværre udateret og ulokaliseret fotografi af et stude-spand på vej over den jyske hede (Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Silkeborg).

Men at der i 1840'erne så småt var en udvikling i gang i Midtjylland vedrørende forholdet mellem landbrug og bierhverv, er der eksempler på ved fæstegodset under Silkeborg hovedgård. Om en af godsets fæstebønder i landsbyen Virklund, Niels Voetmann Jensen, hedder det således i 1842, at vel var han en skikkelig mand, men »som Fæster passer han ikke det han skal; han fusker paa alskens Slags Haandværker og er sjelden Hjemme«. <sup>12</sup> Han har tilsyneladende ikke opfattet sig selv som udelukkende gårdmand, for i 1848 oprettede han desuden et teglværk, som han også drev ved siden af sin fæstegård og sine øvrige aktiviteter. I den anledning vendte hans søn, Peter Nielsen Voetmann, som havde været ude for at lære landvæsen, hjem dels for at hjælpe faderen med teglværket, men dels også, fordi han ville forsøge at få en af fæstegårdene i Virklund og »vise sine Byesbørn, at der er noget mere at gjøre for en Gaardboer end være Træskoemand«. <sup>13</sup>

Det interessante ved eksemplet Peter Nielsen Voetmann er, at han tilsyneladende repræsenterer en ny holdning til landbruget i det midtjyske træskoland. Som landvæsenselev under Landhusholdningsselskabet havde han sandsynligvis fået kendskab til nyere teorier og metoder indenfor landbruget, og det er denne ballast, han kommer hjem med. Det er her ud fra, man må se den indirekte kritik af Virklundbøndernes måde at drive landbrug på med den udstrakte beskæftigelse med træskomageriet i stedet for at koncentrere sig helt om landbruget.

Det er ikke tilfældigt, at det er her i slutningen af 1840'erne, at denne »konflikt« mellem landbrug og bierhverv bliver synlig. Det er nu, vi får de stigende kornpriser med det engelske markedes åbning for dansk korn. Muligheden for afsætning må også slå igennem til det midtjyske landbrug i

den forstand, at det nu selv her blev mere attraktivt for gårdmændene at satse på landbruget og lade træskomageriet og uldbinderiet glide i baggrunden.

Men bedre afsætningsmuligheder for korn løste ikke i sig selv problemerne for det indre af Jylland – det lå stadig hvor det hele tiden havde ligget, nemlig langt fra de østjyske udskibningssteder, og det havde stadig et ringe vejsystem. Det er bl.a. disse kendsgerninger, der sætter gang både i spørgsmålet om en hovedlandevej tværs over Jylland og om Gudenåens sejlbargørelse. For nok kunne der sejle pramme på Gudenåen fra Silkeborg til Randers, men de første mil til Bjerring kunne der kun sejles med små pramme. En uddybning af åen og anlæggelse af en bedre træksti var nødvendig, ligesom de kaotiske tilstande med de talrige spærringer af åløbet i form af ålegårde i det hele taget havde behov for at blive reguleret.

Der er ingen tvivl om, at både handels- og transportforholdene i store dele af Midtjylland på dette tidspunkt var utilfredsstillende. Interessen for pramfarten på Gudenåen må da også ses i dette lys. Udviklingen indenfor landbruget bevirkede, at der efterhånden var opstået et behov for en mere smidig handelsstruktur, der ikke var så snævert bundet til købstæderne, som havde monopol på handel. Dette monopol betød, at det store midt- og vestjyske område måtte klare sig, som det bedst kunne. Og det gjorde det så, idet der her foregik en endog særdeles omfattende ulovlig handel udenom købstæderne.

Fra centraladministrationens side var man klar over problemet og forsøgte at lette presset ved at udstede et antal handelsbevillinger til folk, der boede på landet, så det blev muligt lovligt herfra at forsyne bønderne med de varer, som var nødvendige for deres produktion. Danske Kancelli, som admini-

strerede disse handelsbevillinger, var dog af hensyn til købstæderne meget forsigtig med at meddele bevillinger, selvom efterspørgselen var stor. Det afsløgte i 1836 f.eks. en ansøgning fra en del beboere i Gødvad, med henvisning til at Ans kro, som i forvejen havde bevilling, kun lå 1½ mil fra Gødvad. Allerede året efter søgte man dog igen, og denne gang var ansøgningen underskrevet af 111 personer. Der var altså et stærkt lokalt pres for at få skabt bedre handelsbetingelser i området. Og denne gang gik bevillingen igennem.<sup>14</sup>

I 1840 blev Silkeborg hovedgård erklæret for kongeligt domæne, altså vedvarende statsejendom, ligesom skovene under godset allerede var blevet det i 1837. Det betød, at det blev noget nemmere for regeringen at håndtere de forslag med tilknytning til Silkeborg, der efterhånden dukkede op. Kort efter denne domænisering indsendte kgl. godsinspektør J.H. Bindsbøll, der administrerede en række jyske godser, et stort forslag til Rente-kammeret vedrørende Silkeborgs fremtidige anvendelse.<sup>15</sup> Han fremlagde her et omfattende katalog af ideer og forslag og gjorde opmærksom på de forskellige muligheder, der var tilstede i området. Et af hans forslag gik ud på, at der på Silkeborg hovedgårds jord, burde anlægges en købstad eller en handelsplads til gavn for en stor del af det indre Jylland. Bindsbølls forslag blev foreløbig sendt til udtalelse i det administrative system.

Også kommunalbestyrelsen i Århus var interesseret i de midt- og vestjyske handelsforhold. Den henvendte sig ligeledes i 1840 til kongen for at gøre opmærksom på mangelen på veje til det indre Jylland.<sup>16</sup> Der var netop på dette tidspunkt drøftelser i gang om anlæggelse af en chaussé – en hovedlandevej – tværs over Jylland fra Ringkøbing til Østkysten. I Århus var man bange for, at chausséen skulle lande i Horsens, og henvendelsen til kongen

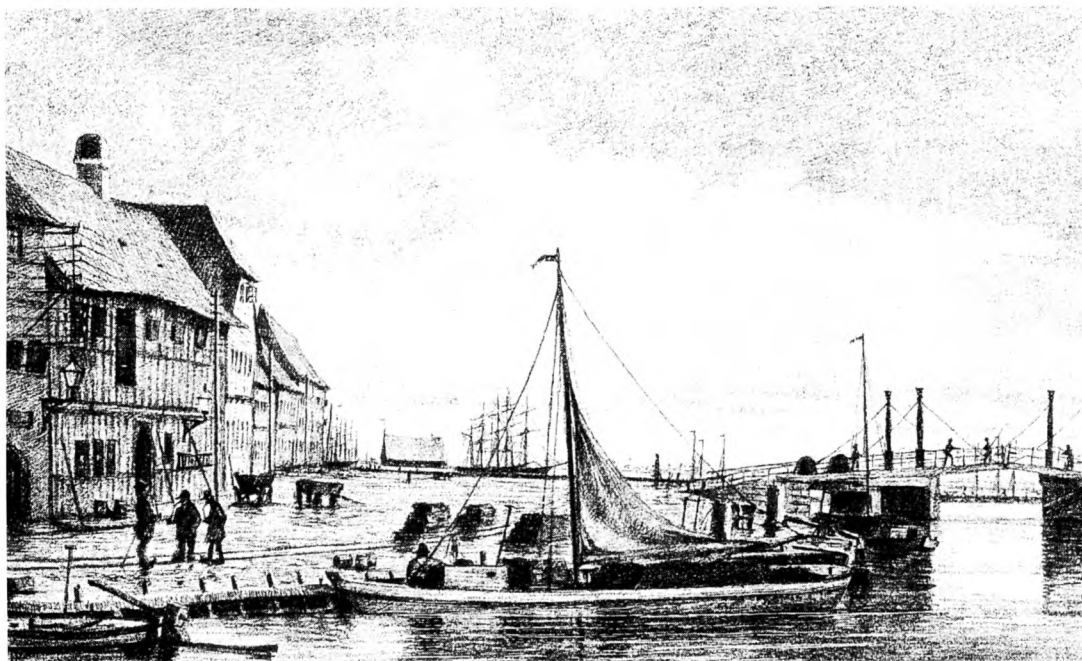
var også et led i bestræbelserne for at få chausséen til Århus. I henvendelsen anmodede kommunalbestyrelsen tillige om, at regeringen skulle lade foretage en nivellering af strækningen Århus-Silkeborg med henblik på et kanal anlæg mellem disse to steder.

I denne sammenhæng måtte kommunalbestyrelsen nødvendigvis forholde sig til den allerede eksisterende forbindelse via Gudenåen mellem Silkeborg og Randers. Man prøvede da også at bagatellisere forbindelsen til Randers, som blev kaldt et ufordelagtigt marked og påpegede ihærdigt den lange og besværlige fart på Gudenåen samtidig med, at man ignorerede de langt billigere fragtpreiser ad denne vandvej.

Der er ingen tvivl om, at man i Århus betragtede Silkeborgområdet med interesse, og så det som en slags indgang til hele det midt- og vestjyske område. Man havde derfor svært ved at acceptere, at Randers indlemmede det i sit opland. Århus ad landevejen lå noget nærmere Silkeborg og Midtjylland end Randers, og en chaussé mellem Århus og Ringkøbing ville bringe disse steder endnu tættere sammen. Hvis der så også kunne etableres en kanal via de eksisterende søer mellem Århus og Silkeborg, så ville de tunge og voluminøse varer som korn, brænde, tørv og mursten, som var de produkter, der med fordel ellers blev prammet den lange vej til Randers i stedet for endnu fordelagtigere kunne bringes til Århus.

Det var synspunkter som disse, der lå bag den århusianske kommunalbestyrelses initiativ. Det lykkedes dog ikke for Århus at få etableret en kanal til Silkeborg – de praktiske vanskeligheder var for store. Men Århus' forsøg på at komme i tættere handelsmæssig kontakt med Midt- og Vestjylland viser, at man var opmærksom på de udviklingsmuligheder, der fandtes i området, og gerne ville have del i dem.





Figur 3. Tørvebryggen i Randers. Bryggen var udgangspunkt for den såkaldte vesthandel, dvs. op-landshandelen og handelen med Gudenådistriktet. Som navnet siger var en af hovedartiklerne tørv. På billedet, der er fra 1885, ses en af de fladbundede pramme liggende fortojet ved Tørvebryggen (Tegning af Hermann Rohde, Illustreret Tidende 1885).

Randers måtte dog stadig regnes for Silkeborgområdets hovedforbindelse i kraft af transportmuligheden på Gudenåen. Vandvejen, hvor besværlig den end var, var blevet mere og mere uundværlig for byens handlende. Åen lå som en kile ind i landet, og gav Randers muligheden for at trække handelen i et stort distrikt langs Gudenåen til sig – en mulighed, som den med det ringe vejsystem in mente ellers ikke ville have haft.

En samling breve fra perioden 1840-56 alle stilet til købmand Falkenberg i Randers dokumenterer den handelsforbindelse, som Randers da havde haft med de forskellige steder langs Gudenåen.<sup>17</sup> Det gælder f.eks. Ans kro, som var et af de centrale steder for Gudenåfarten. Kromanden, Anders Finderup, opkøbte korn hos omegnens landmænd og solgte det senere videre til Randers bl.a. til købmand Falken-

berg. Finderup havde egen kåg og med den fragtede han kornet til Randers, hvorfra han også forsynede sig med de varer, som han behøvede til sin forretning.

Købmand Falkenberg har også handlet med hovedgårdene og de større gårde langs åen som f.eks. Østergård, Ulstrup, Frisholt, Palstrup, Alling Skovgård, Tvilumgård. Han har købt korn, smør, ærter, raps, træ, tørv og mursten af landmændene og solgt kul, tjære, tran, jern, salt, søm og diverse kolonialvarer til dem. Falkenberg var blot en af mange købmænd i Randers – om end en af de større – der handlede med beboerne langs Gudenåen, og af brevene fremgår det, at han har været i konkurrence med de øvrige Randerskøbmænd om at afkøbe landmændene langs åen deres produkter.

Det er muligt at få en fornemmelse af størrelsen af den handel, som Ran-

ders drev med Gudenådistriktet, idet der for året 1847 foreligger en oversigt over de produkter, der via pramfarten på Gudenåen blev tilført byen. Oversigten bygger på oplysninger fra toldvæsenet, og det fremgår heraf, at pramfarten dette år førte følgende varer til byen:<sup>18</sup>

3608 favne brænde	6779 læs tørv
76632 pund smør	16416 pund bankebyg
1536 pund gryn	212 tønner ærter
14 pund vikker	ca. 16000 tønner korn
928 tønner kartofler	10 læs trækul
284 stk. skind og huder	2792 potter mjød
1008 pund mel	272 pund voks
35 læs tømmer	3 millioner mursten

Hertil kom desuden Silkeborg Papirfabriks produktion af papir til en værdi af ca. 130.000 rdl.

Alle disse varer blev ført til Randers på ca. 900 pramrejser, hvilket harmonerer ganske godt med, at der i 1840'erne sejlede 40-50 pramme på åen. For Randers har det været en stor fordel, at den havde Gudenåen lige uden for døren, og kunne benytte den billige pramfart til at få transporteret disse forholdsvis store mængder varer til byen ad vandvejen i stedet for med hestevogn, hvilket kun vanskeligt ville have kunnet lade sig gøre i samme omfang. Det samme forhold gør sig gældende for beboerne i Gudenådistriktet – uden pramfarten ville tørvemoserne ikke være blevet udnyttet i den grad, som de blev, og mange af teglværkerne langs åen ville ikke være blevet oprettet, fordi transporten simpelthen ville have været for besværlig. Både tørve- og murstensproduktionen i Gudenådistriktet rettede sig i høj grad imod Randers, og når markedet her en gang imellem svigtede, så stod teglværkerne med store lagre af sten, som de ikke umiddelbart kunne komme af med. Det var f.eks. tilfældet 1841-43, hvor byen var overfyldt med mursten.<sup>19</sup>

Pramfarten i 1800-tallet udvidede i betydeligt omfang Randers' naturlige opland, og byen pressede da også til hver en tid på for at få gjort forholdene på Gudenåen så gode som overhovedet muligt. Pramfarten indgik altid som et element i de forskellige projekter, planer og ideer vedrørende Midtjylland og Gudenåen, som tiden var så rig på. Man så den som en tiltrængt mulighed for at forbedre handelsforholdene og i sammenhæng dermed udviklingsmulighederne for et stort og hidtil forsømt midtjysk område.

## Gudenåen – pramfart eller kunstvanding?

Kgl. godsinspektør Bindsbølls tidligere omtalte forslag fra 1840 havde sammen med flere andre henvendelser om handelsbevillinger, om tilladelse til fabriksdrift, om bygning af sluse samt om diverse forbedringer af forholdene for pramfarten efterhånden gjort det klart for centraladministrationen, at der var behov for at tage stilling til de forslag og henvendelser, der blev ved med at komme vedrørende forbedringer af handelsforholdene i Midtjylland herunder anvendelsen af Gudenåen til pramfart.

Som et led i bestræbelserne på at få bragt klarhed i disse forhold nedsatte Rentekammeret i 1843 en »Komite i Anledning af Silkeborgs Bestemmelse«.<sup>20</sup> Komiteen skulle beskæftige sig med, hvordan Gudenåens vand og vandkraft bedst kunne udnyttes. Den skulle bl.a. undersøge om og i givet fald under hvilke betingelser, vandkraften ved Silkeborg eventuelt kunne overdrages til papirfabrikanterne Christian og Michael Drewsen fra Strandmøllen nord for København, som havde planer om anlæggelse af en papirfabrik på stedet. Samtidig skulle den undersøge om Gudenåens vand med fordel kunne anvendes til forbedring af

jorderne i et større område. Det drejede sig især om de store hedeområder vest for Silkeborg, ligesom man ønskede at få undersøgt muligheden af at sætte forskellige engvandingsprojekter i gang.

Komiteen, der kom til at bestå af kgl. godsinspektør Bindsbøll, fabrikskontrollør Ehlers og cand. polyt. B.S. Jørgensen, mødtes den 6. november 1843 på Silkeborg, hvor den først forhandlede med brødrene Drewsen om vilkår og betingelser for overdragelse af vandkraften til en papirfabrik. De følgende dage berejste komiteen Gudenålandet for at undersøge, om det var praktisk muligt at anvende åvandet til kunstvanding i større stil. Det var især strækningen mellem Rye mølle og Silkeborg, man i første omgang interesserede sig for, fordi det var herfra de store hedeområder vest for Silkeborg bedst kunne nås. Man var enige om, at hvis dette vandingsprojekt skulle være til nogen rigtig gavn og skulle kunne bære de omkostninger, der var forbundet med realiseringen af det, så skulle det være i stor målestok – altså flere tusinde tønder land hede, der skulle overrisles og dermed omdannes til frugtbart agerland.

Det stod dog hurtigt komiteen klart, at et sådant projekt hverken økonomisk eller praktisk kunne realiseres pga. vanskeligheder med at lede vandet over de høje skrænter, som Gudenåen netop på dette stykke var indrammet af og pga. det bagved liggende kuperede terræn. Mulighederne for kunstvanding var bedre på den anden side af Silkeborg, men her var behovet til gengæld mindre ligesom effekten af vandingsprojekter desuden ville aftage jo længere bort fra de vestlige hedeområder, man kom.

Komiteen undersøgte dog pligtskyldigt ideen om kunstvanding, men det er yderst tvivlsomt, om de tre medlemmer havde hjertet med i denne sag. I komiteen var man nemlig enige om, at

ingen vandingsprojekter, hvor store de end var, kunne retfærdiggøres, for så vidt de gik ud over pramfarten. Og det var lige præcis sagens kerne, således som den opfattedes af komiteen. Man var bange for, at iværksættelse af forskellige kunstvandingsprojekter – som isoleret set uden tvivl ville være til gavn for landbruget – samtidig ville ødelægge muligheden for pramfart ved at føre for meget vand bort fra åen. Komiteen var ikke modstander af engvandingsprojekter forskellige steder i mindre målestok, men advarede mod kunstvanding i stort format. Der var altså i princippet tale om et enten-eller. Enten kunne Gudenåens vand bruges til kunstvanding, eller også kunne det bruges til pramfart. Og komiteen var ikke i tvivl om, hvad der var mest fordelagtigt. Den betragtede pramfarten som den vigtigste prioritet »*saavel for Distriktet langs Gudenaaens Bredder som for en stor Deel af Jyllands Indre og endelig for Byen Randers (...)* Pramfarten paa Gudenaae har for Tiden en saadan Betydning for de omliggende Distrikter, at enhver Forholdsregel, der kunde lægge den Hindringer i Vejen, vil møde den heftigste Modstand fra alle Sider«. <sup>21</sup> Kun ved hjælp af pramfarten var det nemlig muligt med fordel at afsætte produkter fra de ovenfor Randers liggende skove, tørvemoser og teglværker, som på dette tidspunkt ifølge komiteen beskæftigede flere tusinde mennesker. Og kun ved hjælp af pramfarten var landboerne i fjernere egne i stand til at forsyne sig med tømmer, jern, salt og lignende varer til en rimelig pris.

Komiteen konkluderede, at den »*Indflydelse Pramfarten allerede har havt paa Hedejorders Opdyrkning og Agerdyrkningens Fremme overhovedet i en stor Omkreds, lader sig ikke beregne, men er overmaade betydelig, og vil blive endnu betydeligere, naar Farten paa Aaen lettes, Trækkevejen forbedres, Sluser anlægges ved Silkeborg og Rye*

*Mølle og Veiene, der føre fra det indre Land til Gudenaen, forbedres.*<sup>22</sup> Det var en klar anbefaling af, at man skulle satse på Gudenaen som vandvej.

Komitemedlemmerne havde i fællesskab udarbejdet beretningerne til Rentekammeret, men ikke desto mindre følte Bindsbøll behov for at sende et »privatbrev« ved siden af de to officielle indberetninger.<sup>23</sup> Han sendte brevet til etatsråd Unsgaard, som var deputeret i Rentekammeret. Bindsbøll har tilsyneladende ikke følt sig helt dækket ind af de officielle indberetninger, for det »supplement« han sendte til Unsgaard var et yderst engageret og mere personligt præget indlæg til fordel for pramfartens beståen. Han udvidede heri argumentationen for pramfarten med nogle mere socialpolitiske synspunkter.

Bindsbøll var med sit forslag fra

1840 vedrørende oprettelse af en handelsplads ved Silkeborg den indirekte årsag til den interesse, der nu blev dette midtjyske område til del. I sit »private« brev til Unsgaard forsøgte han at se tingene i en større sammenhæng: handelsplads, pramfart, vandkraft, agerbrug, det fattige indre af Jylland – det hele hørte sammen i én problematik.

Bindsbøll mente, at pramfarten ikke kun gavnede strækningen fra Silkeborg til Randers, men at den i forbindelse med anlæggelse af en handelsplads og fabrikker på Silkeborg ville være det vigtigste hjælpemiddel for agerdyrkningens fremgang og beboernes velstand i et område på over 1100 km<sup>2</sup>. De mange gode jorder og engstrækninger, som trods alt også fandtes i Midtjylland, blev for en stor dels vedkommende kun anvendt til



Figur 4. Laksegård i Gudenaen. I 1840'erne var der i Gudenaen mellem Silkeborg og Randers 22 lakse- og ålegårde, og de udgjorde alle i større eller mindre grad hindringer for pramfarten. Store laksegårde, bl.a. den her gengivne fra Frisen vold, spærrede fuldstændig for passage, og derfor måtte pramfolkene ofte vente nogen tid, indtil fiskegårdsejerne fik gjort klar til fri passage. I 1861 reguleredes ådriften ved lov, og det satte en stopper for de konflikter, som uundgåeligt måtte være en følge af den ufri passage (Illustreret Tidende 1865).

græsning for ungvæg og stude, ligesom også mange af de gode hedesletter lå uopdyrket hen. Bindsbøll så en sammenhæng mellem den store fattigdom hos især husmændene og så den form for landbrug, der blev drevet. Der var ikke brug for husmændenes arbejdskraft hos de mange gårdmænd, der satsede på kvægavl, som var betydelig mindre arbejdskraftforbrugende end agerbruget.

Det Bindsbøll argumenterer for, var altså at det midtjyske landbrug bør lægge mere vægt på korndyrkning, hvilket var helt i overensstemmelse med den fremherskende holdning i landet. Hans argumentation er i det hele taget en afspejling af, i hvor høj grad Danmark på dette tidspunkt var et landbrugssamfund. Både handelsplads og pramfart ses som midler til at gennemføre en udvikling af landbruget.

Staten kunne ifølge Bindsbøll derfor ikke anvende noget bedre middel til denne egns opkomst end ved at støtte pramfarten. Han var sikker på, at hvis bønderne først øjnede muligheden af en lettere afsætning af deres kornprodukter, så skulle produktionen nok vokse. De jorder, som nu blot blev optrådt af græssende kvæg og stude, ville snart blive forvandlet til frugtbare enge, og de rå jorder ville blive opdyrket og dermed give beskæftigelse til de fattige husmænd.

Kort sagt ville disse egnes beboere, som hidtil havde kunnet leve ved en forbavsende grad af nøjsomhed, blot ved at få nogle andre muligheder blive vækket til forstærket indsats. Bissekramhandel og smugbrænderier ville forsvinde. Landbrugets produkter ville vinde ikke alene i kvantitet, men også i kvalitet, fordi duelige købmænd ville forstå at kassere de dårlige varer. De varer, som landmanden havde brug for, ville han kunne få til en billigere pris og på en nærmere plads. De selvgjorte markeder ville ophøre, og smug-

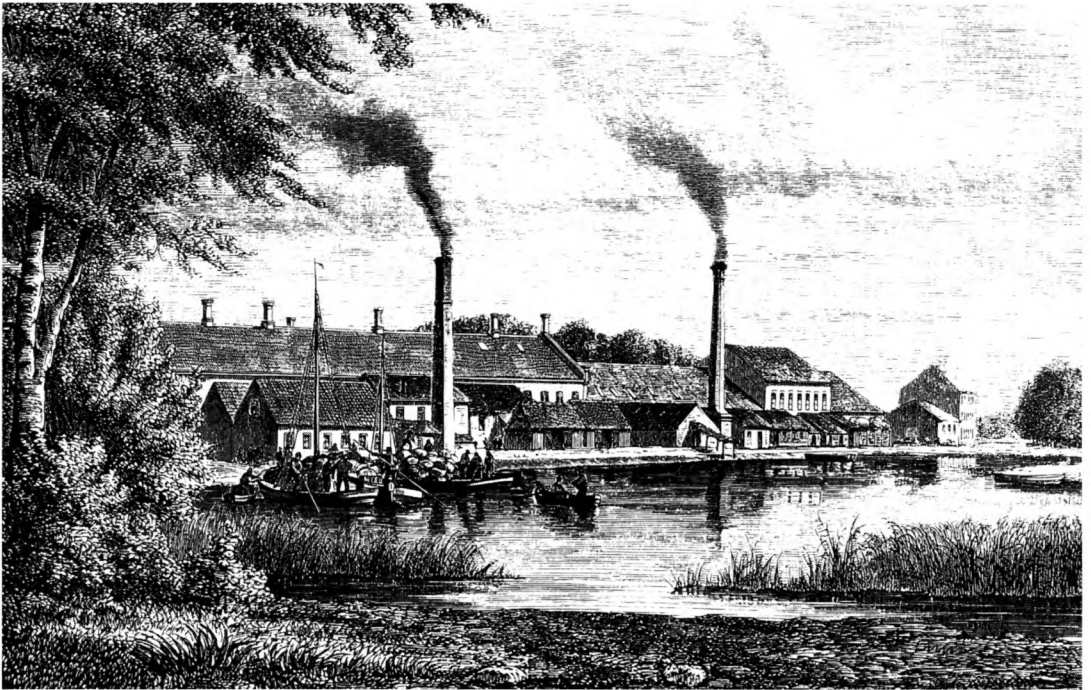
handelen hos kromændene ville standse. Der ville fremstå dygtige håndværkere, og strømpebindingen ville ikke længere være hovederhverv, men kun et nyttigt bierhverv.

Det er alt det, en forbedret pramfart kunne komme til at betyde sammen med oprettelsen af en handelsplads og fabrikker ved Silkeborg. Det er i hvert fald Bindsbølls vision for hedeegne af flere kvadratmils udstrækning. Og det er den vision, han med sit brev til Unsgaard slås for ved eftertrykkeligt at gøre ham og dermed Rentekammeret opmærksom på alternativet, hvis man i stedet sætter store kunstvandingsprojekter i gang og derved tapper Gudenåen for vand: »Uden Silkeborg Vandkraft ingen Pramfart, ingen Handelsplads, ingen Fabrikker, ingen Opkomst for Jyllands største Hedestækning«. <sup>24</sup> Så var det sagt! Og det blev tilsyneladende også hørt, for herefter var det alene pramfarten opmærksomheden blev koncentreret om, når talen var om Gudenåen.

## Handelsplads etableres på Silkeborg

De alternativer, Rentekammeret i sit udredningsarbejde vedrørende oprettelse af en handelsplads stillede op og gerne ville have en reaktion på, var, om det var mest hensigtsmæssigt blot at udstede en enkelt handelsbevilling og så afvente og se, hvorledes det gik, eller om man hellere skulle tillade flere handlende og håndværkere at etablere sig på Silkeborg og altså med det samme oprette et større anlæg.

Hovedspørgsmålet for Rentekammeret var nok, hvor meget man skulle og turde satse på oprettelse af en helt ny handelsplads inde midt i landet. Erfaringerne med de mindre indlandsbyer som f.eks. det nærliggende Skanderborg var ikke opmuntrende. Det eneste forhold, der i og for sig stillede



Figur 5. I midten af 1840'erne anlagde Drewsenfamilien Silkeborg papirfabrik. Fabrikken lå direkte ved Gudenåen, således at man både kunne udnytte vandkraften samt transportmuligheden til Randers. Som det ses på billedet havde fabrikken sin egen ladeplads, hvorigennem såvel råvarer som færdigvarer passerede (Tegning af Ludwig Ipsen, Illustreret Tidende 1865).

sig anderledes for en handelsplads på Silkeborg, var, at man herfra via Gudenåen havde forbindelsen til havet – og mht. handel var det vitalt i en tid, hvor den trafikale infrastruktur i Jylland ikke tilnærmelsesvis var fuldt udbygget.

Der blev hurtigt enighed mellem de involverede kollegier om, at udstedelse af en enkelt handelsbevilling ville være at gribe sagen for forsigtigt an. Især Generaltoldkammeret var stemt for, at der med det samme burde oprettes et egentligt købstadsanlæg eller i det mindste en handelsplads.<sup>25</sup> En sådan ville efter kammerets opfattelse kunne få stor betydning for handels- og industriforholdene i en stor del af Jylland. Mangelen på bekvemme havne og udskibningssteder på den jyske vestkyst nord for Hjerting havde allerede ført til, at en ikke ringe del af det

vestlige Jyllands handel foregik ad afsætningsveje, der gik mod øst. Den påtænkte chausse mellem Århus og Ringkøbing ville derfor få en gavnlig virkning på produktionen i det vestlige Jylland og ville medvirke både til en bedre udnyttelse af jorden og til at lette afsætningen af indbyggernes husflidsproduktion. Så snart chausseen var bygget, kunne det desuden forudses, at der så at sige af sig selv ville dannes et omladningssted ved Silkeborg, hvor til varer kunne bringes via den i fragtmæssig henseende billige vandvej ad Gudenåen. Der ville således efter Generaltoldkammerets mening ved forholdenes udvikling blive tilvejebragt et sikkert grundlag for en handelsplads ved Silkeborg.

Betænkningerne fra Generaltoldkammeret og Danske Kancelli førte til, at en tremandskommission blev ned-



Figur 6. Torvedag i Silkeborg ca. 1880. Byen har på dette tidspunkt kun eksisteret i ca. 35 år, men havde allerede overfløjet amtets hovedby, Skanderborg, både mht. indbyggertal og erhvervsmæssig udvikling. Ikke mindst var Silkeborgs betydelige torve- og markedshandel med til at give den et stort opland (Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Silkeborg).

sat til at arbejde videre med sagen, og efter indstilling fra denne blev det ved to kgl. resolutioner af 15/12 1845 og 7/1 1846 besluttet at etablere en handelsplads ved Silkeborg.<sup>26</sup> I beslutningsgrundlaget blev der her lagt vægt på, at stedet var beliggende midt i et stort bytomt område, som manglede et bekvemt afsætningssted for landbrugsprodukter. Hovedformålet med pladsens oprettelse var at skaffe beboerne i det indre af Jylland adgang til afsætning af deres produkter. Der skulle derfor tages nøje hensyn til, at handelsbevillinger kun blev givet til solide og dygtige handelsmænd, der allerede tidligere havde siddet i en omfattende virksomhed, og som især havde beskæftiget sig med produkthandel. De skulle tillige have økonomisk evne til at opføre de fornødne bygninger på pladsen.

Der var med de strenge krav til

købmændene lagt op til, at den kommende handelsplads skulle have en central placering i omsætningen af den midtjyske landbrugsproduktion. Før at handelspladsen kunne få det, var det imidlertid nødvendigt, at kommunikationsforbindelserne var i orden. Der var da også planlagt en forbedring og en udbygning af det eksisterende vejssystem først og fremmest med den nye hovedlandevej tværs over Jylland. I planerne indgik også en forlængning af landevejen mellem Viborg og Horsens med en bro over den syv kilometer lange Silkeborg Langsø, så forbindelsen med Silkeborgs nordlige opland kunne udbygges.

Tilbage stod spørgsmålet om Gudenaen, som var en af de vigtige faktorer ved beslutningen om etableringen af handelspladsen. Vandbygningsinspektør C. Carlsen blev derfor af Generaltoldkammeret pålagt at undersøge,

hvordan forholdene for pramfarten kunne forbedres. Carlsen analyserede i sin rapport de forhold, der havde indflydelse på sejladsen som f.eks. åens bredde og dybde, strømningshastighed, vandmængde, vandstandsforhold mv. Han undersøgte eventuelle forhindringer for pramfarten, herunder om broernes højde og bredde var tilstrækkelig, og han gennemgik de mange lakse- og ålegårde, som var stærkt generende for pramfarten, og som i tidens løb havde givet anledning til mange kontroverser mellem pramfolk og ålegårdsejere.

Vandbygningsinspektøren pegede i rapporten på, hvad der kunne gøres for at bedre forholdene for pramfarten, og han konkluderede, at det ikke var sandsynligt, at Gudenåen ville tabe sin betydning som forbindelsesvej mellem Randers og det indre af Nørrejylland. Tværtimod antog han, at benyttelsen af åen ville stige. Der var derfor god grund til at sætte denne vandvej i så god stand som mulig.<sup>27</sup>

Med rapporten havde man fået sikkerhed for, at det kunne lade sig gøre at forbedre forholdene for sejladsen væsentlig, og der blev herefter indkaldt betænkninger fra de berørte lokale myndigheder: amtsråd, kommunalbestyrelser m.fl. Man ønskede at høre, om disse kunne anbefale, at der anvendtes ca. 80.000 rdl. til forbedring af sejladsen på Gudenåen fra Randers til Silkeborg.

Randers, Viborg og Århus amter samt havnekommissionen i Randers kunne stort set gå ind for, at det omtalte beløb anvendtes til anlæggelse af en træksti langs Gudenåen og til forbedring af sejladsen i øvrigt, idet man som et af de centrale argumenter pegede på den billige fragt i forhold til transport over land.<sup>28</sup>

En meget væsentlig del af argumentationen både for Gudenåens forbedring og for etableringen af en handelsplads ved Silkeborg gik på hensynet til

det indre af landet, og der nævnes specielt det store Hammerum herred i Ringkøbing amt. Men det viste sig, at Ringkøbing amt ikke var interesseret og på det bestemteste frarådede at bruge et så stort beløb på Gudenåens oprensning. En forbedring af sejladsen mellem Silkeborg og Randers ville efter dets mening ikke i nogen væsentlig grad ophjælpe det indre af Jylland, men kun bidrage til på en kunstig måde at hæve Silkeborg noget. Hvis man derimod virkelig ville gøre noget for en større del af Jylland, skulle man anvende de 80.000 rdl. til snarest muligt, at få chausseen gjort færdig og få Vestkystens havne bragt i stand, »*saa den gamle og derfor naturlige Handel kan blive gjenoplivet*«. <sup>29</sup>

I Ringkøbing følte man sig tydeligt nok kørt ud på et sidespor, hvilket er forståeligt, idet hele ideen med foretaget jo ret beset også var at trække handelen med en stor del af Midt- og Vestjyllands landbrugsproduktion mod øst, hvorved Ringkøbing blev endnu mere marginaliseret i handelsmæssig henseende. Det er i dette lys, man skal se Ringkøbing amts afvisende holdning. Men amtets indvendinger og betænkeligheder (uanset hvor relevante de måske i virkeligheden var) fik ingen indflydelse på sagernes gang.

Efter at centraladministrationen således havde ladet foretage diverse undersøgelser og indhentet betænkninger fra relevante myndigheder, kommissioner og enkeltpersoner, var man efterhånden klar til at skride til handling, og Silkeborg handelsplads blev følgelig grundlagt i 1846 i en øde og ufrugtbar egn på en bar mark ned til Silkeborg Langsø. Året før havde Drewsenfamilien grundlagt en papirfabrik på stedet, og var her godt i gang med at skabe en stor og moderne virksomhed, som i løbet af ganske få år blev Danmarks største papirfabrik. Det forhold, at et par driftige fabrikanter havde bygget en stor fabrik på stedet,



var nok medvirkende til, at handelspladsen blev anlagt, idet man i fabrikken og dennes ansatte så at sige med det samme havde et befolkningsgrundlag at etablere en handelsplads på.

Den nye handelsplads fik forholdsvis hurtigt godt fat i sit nærmeste opland. Derimod kneb det mere med at få etableret den handel med landbrugsprodukter fra det midt- og vestjyske område, som jo var selve hensigten med handelspladsen. Allerede i 1846 måtte man opgive at bygge en påtænkt sluse ved Silkeborg, der skulle skabe en let forbindelse til Rye og hele landet omkring den store Mossø og hen imod Skanderborg. Årsagen til dette var, at man var blevet klar over, at den varetransport, der kunne forventes at ville benytte en sådan sluse, ikke ville blive så stor, at den ved sluseafgiften kunne forrente de ca. 9000 rdl., som slusen var projekteret til at ville koste. I virkeligheden var brændet fra Silkeborgskovene det eneste produkt, som man var sikker på ville benytte slusen – og brændet alene kunne ikke forrente udgifterne ved dens opførelse.<sup>30</sup>

Gudenåen ovenfor Silkeborg blev altså aldrig for alvor inddraget i den lange pramfart til Randers. Grunden er utvivlsomt den, at området længere oppe ad åen allerede før en stor del indgik i et etableret handelsmønster med to af Jyllands absolut stærkeste byer nemlig Århus og Horsens. Skanderborg, som lå endnu nærmere, spillede i handelsmæssig henseende ingen rolle. Den var fuldstændig domineret af de to østjyske havnebyer og formåede ikke engang i sit nærmeste opland at organisere korn- og smørhandelen, som den måtte overlade til købmænd fra Århus.<sup>31</sup>

Der er ingen tvivl om, at Århus og Horsens også satte en grænse for Silkeborg handelsplads' opland mod øst og syd, og dermed gjorde en egentlig pramfart på Gudenåen ovenfor Silke-

borg mindre attraktiv. De to østjyske søkøbstæder lå simpelthen så tæt på dette område og var handelsmæssigt så stærke, at en lang og besværlig pramfart til Randers – en by som man her heller ikke havde tradition for at handle med – var for ufordelagtig. Tankerne om pramfart fra Randers og helt til Skanderborg med etablering af sluser ved Silkeborg, Rye mølle og Fuldbro mølle viste sig altså tidligt at være urealistiske.

Det handelspladsen ved Silkeborg måtte koncentrere sig om, var altså – foruden sit nære opland – landet mod nord og især hedelandet i vest ind mod Herning. Det store spørgsmål var nu, om den nye handelsplads sammen med pramfarten udgjorde en tilstrækkelig kraft til at ophjælpe disse vældige hedeområder og få sat en udvikling i gang her, sådan som bl.a. kgl. godsinspektør J.H. Bindsbøll forestillede sig det.

## Pramfarten mellem Randers og Silkeborg

Efter en lidt langsom start, hvor antallet af nybyggere i Silkeborg i 1850 var kommet op på ca. 500, begyndte udviklingen i 1850'erne at tage mere fart med en befolkningstilvækst i tiåret 1850-60 på knap 1300, således at der i 1860 boede ca. 1800 mennesker i den nye by. Der var i 1850 to købmænd på stedet, men dette antal steg hurtigt; allerede i 1856 var der 12 og i 1860 18 købmænd.

1850'erne var i det hele taget en kraftig vækstperiode for handelspladsen. Udover den store og erhvervs-mæssigt dominerende papirfabrik begyndte der så småt også at udvikle sig anden håndværksmæssig og industriel virksomhed. I løbet af 1850'erne etableredes f.eks. to jernstøberier, et garveri, en tobaksfabrik, et dampbrænderi og en stor tørvefabrik. Lidt senere kom

også tekstilindustri til i form af væverier og uldspinderier. Til denne aktivitet kom så desuden 10 teglbrænderier, hvoraf nogle var meget store, samt en kalkovn, der i 1856 producerede 4000 tdr. kalk.

Den nye bys hastige udvikling tyder på, at der rent faktisk i denne spredt bebyggede og skovrige egn både var et behov og også et økonomisk grundlag for en bymæssig udvikling. Den stedlige toldkontrollør, der var en interesse- ret iagttager af de erhvervsmæssige forhold i området, vurderede handelspladsens muligheder højt, og han var i det hele taget ret imponeret af den stærke udvikling op gennem 1850'erne.

Det kom dog til at trække ud med de forskellige initiativer vedrørende den meget vigtige udbygning af kommuni-

kationsforbindelserne til og fra handelspladsen. Det var store investeringer, der var tale om, og Treårskrigen 1848-50 kom i vejen. Først et stykke hen i 1850'erne var chausseen mellem Århus og Ringkøbing færdig, broen over Silkeborg Langsø bygget og Gudenåen bragt i en sådan stand, at de store pramme kunne sejle med fuld last hele vejen fra Randers til Silkeborg.

Da arbejdet med Gudenåen var fuldført i 1859, havde staten brugt ca. 120.000 rdl. alene på denne indsats, men så var forholdene for pramfarten også så gode, som de næsten kunne blive. I januar 1861 blev loven, der skulle regulere forholdene for sejladsen, vedtaget. Problemet med de mange ålegårde, der tidligere havde generet pramfarten voldsomt, blev løst ved



*Figur 7. På billedet ses en pram, der trukket af heste, er på vej op ad Gudenåen mod Silkeborg. En tur fra Randers til Silkeborg og tilbage tog typisk en uges tid, nemlig 3 dage til opfarten, to til nedfarten og to til at losse og laste i. På det første stykke fra Randers blev prammene trukket af daglejere, men fra Bjerringbro blev strømmen så stærk, at der måtte heste til. På nedturen gik det lettere, da kunne man flyde med strømmen og stage sig frem (Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Silkeborg).*

at de fleste af disse simpelthen blev sløjfet, samtidig med at det blev forbudt at bygge nye. De få ålegårde, der af forskellige grunde ikke kunne sløjfes, blev underkastet nogle betingelser, der sikrede et frit sejløb for pramfarten.

Det er mest spredte oplysninger, der findes om omfanget af pramfarten mellem Randers og Silkeborg i handelspladsens tidligste periode. I 1850 formodede man, at der alene fra Hammerum herred kunne forventes 20.000 tønder korn tilført pladsen til videre eksport.<sup>32</sup> Det var dog mere udtryk for ønsketænkning end for fakta, for det viste sig, at de to købmænd på handelspladsen kun havde opkøbt 700 tønder korn. Det er jo ikke imponerende i betragtning af, at Silkeborg var udset til at være en slags omsætningscentral for landbrugsprodukter. Det er dog muligt, at det i nogle år i midten af 1850'erne lykkedes at få etableret en handel med korn, men denne kornhandel rettet mod Randers fik aldrig et betydeligt omfang.<sup>33</sup>

Fra 1857 får vi lidt mere sikker grund under fødderne mht. transport af varer, idet der i dette år udarbejdedes en oversigt over de varer, der ad Gudenåen pr. pram blev tilført Silkeborg. Initiativtageren var toldkontroløren ved tolddistriktet. Desværre blev disse oversigter kun udarbejdet for året 1857, da man pga. manglende samarbejdsvilje fra kommunalbestyrelsens side måtte afstå fra at lave de detaljerede varelistes for de efterfølgende år. Ifølge 1857-opgørelsen fik Silkeborg det år tilført en anslået varemængde på ca. 8,7 mill. pund, hvad der svarede til ca. 220 pramladninger. Det drejede sig for det første om store mængder tømmer, brædder og lægter. Disse varer udgjorde langt over halvdelen af den samlede transportmængde. Herudover tilførtes Silkeborg også ca. 2000 tønder stenkul og cinders, 350.000 pund råjern til de to jernstø-

berier, 108.000 potter spiritus og vin, ca. 200.000 pund forskellige kolonialvarer, 27.000 pund saltet fisk, 550 tønder salt, 39.000 pund porcelæns- og glasvarer, 50.000 stk. skifersten, 13.000 pund hamp, 16.000 pund støbegods, 80 tønder sæbe, 1000 lerdunke, 110.000 pund patentgødning foruden tjære, tran, tobaksblade, slibesten, markfrø, hjuleger, kalk, korn, cement, tagsten, mursten, flyttegods mv. Det var, hvad der i 1857 blev tilført Silkeborg fra Randers via Gudenåen. Hertil kom så, at der også ugentlig fra Århus og Horsens tilførtes pladsen 3 læs købmandsvarer.<sup>34</sup>

Forholdet mellem de 150-200 vognlæs varer om året fra Århus og Horsens og den varemængde, der kom fra Randers via Gudenåen, viser klart, hvor afhængig handelspladsen ved Silkeborg var af pramfarten. En pramladning repræsenterede et betydeligt større kvantum end et vognlæs. Størrelsesforholdet var ca. 5 tønder korn på én vogn mod ca. 200-250 tønder på én pram.<sup>35</sup> Hertil kom, at fragten fra Randers via Gudenåen var langt billigere end den landværts transport fra Århus.<sup>36</sup>

Selv om oversigten over varetilførslerne til Silkeborg altså var en enlig svale, opgav toldvæsenet dog ikke at søge at opnå et overblik over ind- og udførselen af varer, men man måtte nu nøjes med at tælle ankomne og afgåede pramme samt skønne over hvilke laster, der var ombord. Tabel 1 viser omfanget af sejladsen mellem Randers og Silkeborg og dermed antallet af ankomne og afgåede pramme samt toldvæsenets skøn over lasternes indhold.

Tabel 1 kan ikke ud fra toldvæsenets optegnelser specificeres yderligere, end det er gjort her. Det betyder, at man f.eks. ud fra oplysningen om, at der i 1861 er afgået 40 pramme med mursten og korn ikke kan se hvor mange af pramladningerne, der bestod af korn. Nogle af oplysningerne er

**Tabel 1. Ankomne og afgåede pramme ved Silkeborg handelsplads 1858-69**

	Ankomne pramme		Afgåede pramme	
	Antal i alt	Indhold	Antal i alt	Indhold
<b>1858</b>	124	købmandsvarer	65	brænde og korn
<b>1859</b>	190	170 købmandsvarer 20 halm, mursten og kalksten	146	brænde og tørv, kun få med korn
<b>1860</b>	124	111 købmandsvarer og stenkul, 13 kalksten og halm	109	90 tørv og brænde, 15 mursten og 4 korn
<b>1861</b>	101	78 købmandsvarer 23 kul og kalksten	84	44 brænde og tørv 40 mursten og korn
<b>1862</b>	<i>Ingen oplysninger</i>		<i>Ingen oplysninger</i>	
<b>1863</b>	<i>Ingen oplysninger</i>		<i>Ingen oplysninger</i>	
<b>1864</b>	48	17 købmandsvarer 11½ kul, 6 tømmer, 3½ klude, 3 brædder, 2 cement, 1 støbegods 1½ korn, 1 stenolie, 1 soda og ½ møllesten	60	32½ brænde, 11½ tørv, 4 papir, 2½ korn, 2 smør, 2 mursten, 3 tagsten og 3½ tomt gods
<b>1865</b>	108	købmandsvarer	78	72 brænde, tørv og mursten, 6 korn
<b>1866</b>	126	til købmænd og papir- fabrikken	90	brænde, tørv, mursten, korn, smør
<b>1867</b>	95	27 købmandsvarer, 7 tømmer, 14½ brædder, 18 kul, 1 råjern, 1½ mølle- sten, ½ tobak, 1 hamp, 1 cement, 1 smedekul, 2 diverse varer og 20½ for- skellige varer til papir- fabrikken	80	48 brænde, 9½ tørv, 8 mursten, 6½ tomt gods, 3 drænrør, 3 tagsten, 1 kradsuld og 1 korn
<b>1868</b>	136	købmandsvarer, tøm- mer, brædder, kul samt soda, klorkalk og halm	112	brænde, tørv og tegl- værksfrembringelser
<b>1869</b>	168	købmandsvarer, tømmer, kul, jern og salt	113	brænde, tørv og lidt korn

Kilde: *Skanderborg-Silkeborg toldarkiv, diverse årsberetninger.*

altså temmelig summariske. På den anden side er de dog fyldige og præcise nok til at kunne dokumentere, hvad der var pramfartens hovedindhold. F.eks. er det forbavsende få pramme med korn, der afsendtes fra Silkeborg i betragtning af, at det netop var en lettere omsætning af korn fra det midt- og vestjyske område, der var et af formålene med handelspladsens oprettelse og med forbedringen af forholdene for sejladsen på Gudenåen. Forklarin-

gen på dette forhold er nok det, at kornoverskuddet fra Midt- og Vestjylland ikke var ret stort, og at nyopdyrkingen samt omlægningen til et mere kornbaseret landbrug ikke gik så hurtigt, som man på forhånd havde forestillet sig. Tværtimod skete der faktisk det, at »kornstrømmen« ofte gik den anden vej, idet vestjyske bønder i slutningen af 1850'erne efter nogle dårlige høstår i Vestjylland hentede korn fra Østjylland. Denne trafik fortsatte i

1860'erne.<sup>37</sup> Den nyanlagte chausse betød, at det nu var blevet mere overkommeligt at foretage den slags transporter.

Når man ser på tabellen, er det, der springer mest i øjnene i det hele taget den ringe andel, som landbrugsprodukterne generelt udgjorde af de afgående prammes laster. Der blev sendt både korn og lidt smør ad Gudenåen til Randers, men der var aldrig blot tilnærmelsesvis tale om mængder i en størrelsesorden, der nåede op på de 20.000 tønder korn, som man i 1850 havde fantaseret sig til. Noget tyder på, at handelspladsens første år også var pramfartens travleste periode. I hvert fald hvis man skal dømme efter antallet af ankomne pramme, idet der i årene frem til 1858, ifølge toldvæsenet, årligt ankom omkring 200.<sup>38</sup> Antallet af afgående pramme og dermed »eksporten« fra Silkeborg i disse år kendes ikke, men det har uden tvivl været en del lavere.

De mange pramme, der ankom til Silkeborg i pladsens tidlige periode, hænger sammen med etableringen og opbygningen af den på dette tidspunkt hurtigt voksende by. De fleste bygningsmaterialer kom fra Randers – og det har været store mængder af især tømmer og lægter, der har skullet bruges i disse år. Krisen i 1857 ramte imidlertid Silkeborg hårdt, og et blik på pramtabellen viser da også at kun i et enkelt år herefter, nemlig i 1859, nærmede de ankomne prammes antal sig de 200, som havde været almindeligt tidligere. Også det andet barometer, som forsigtigt benyttet kan give et fingerpeg om handelens tilstand, nemlig toldindtægternes størrelse viser, at det er gået »sørgerligt tilbage«.<sup>39</sup> Og i 1867 hedder det, at handelsomsætningen på stedet stadig ikke forbedrer sig.

Der er således ikke meget, der tyder på, at den nye handelsplads fik inddraget den midtjyske landbrugsproduktion i sin »eksport«. Rent faktisk er

der ikke den store forskel på sammensætningen af de varer, der fragtedes fra Silkeborg til Randers henholdsvis før og efter handelspladsens etablering. Det var nemlig stadigvæk de samme produkter, der blev »eksporteret« fra Silkeborgegnen, som det havde været lige siden 1809, da H.P. Ingerslev gjorde denne del af Gudenåen tilgængelig for pramfart – og det vil sige brænde fra Silkeborgskovene samt tørv og teglværksprodukter. Hertil kom så fra 1845, da Silkeborg Papirfabrik begyndte sin virksomhed, papir, som fra begyndelsen viste sig at være en af områdets stabile eksportvarer.

Papirfabrikken var i det hele taget den største pramfartsforbruger på hele Gudenåen, og en forudsætning for fabrikkens placering på stedet havde da også været, at staten ville garantere, at forholdene for pramfarten ikke blev ringere, end de var på etableringstidspunktet. Fabrikken var dybt afhængig af en så let vandvej til Randers som mulig, idet langt den største del af råstofferne til papirfabrikationen måtte omkring Randers og videre op ad åen. Den årlige produktion lå på 1,5-2 millioner pund papir, og den overvejende del heraf gik til de store papirgrossister i København. Fra fabrikken afgik der derfor hver uge pramme med papir til Randers, hvor det blev losset over i damperen til hovedstaden. Fabrikken havde desuden eget teglværk, og mursten herfra blev også i betydelige mængder prammet til Randers.

I 1850'erne kan det anslås, at den samlede transportmængde til og fra fabrikken var ca. 6,5 millioner pund af de forskellige varer, hvilket svarede til en samlet årlig pramfart på ca. 150 pramrejser.<sup>40</sup> Fabrikken havde egen ladepads, og dens pramfart indgår derfor ikke – i hvert fald ikke systematisk – i den tidligere viste pramtabel over handelspladsens pramfart.

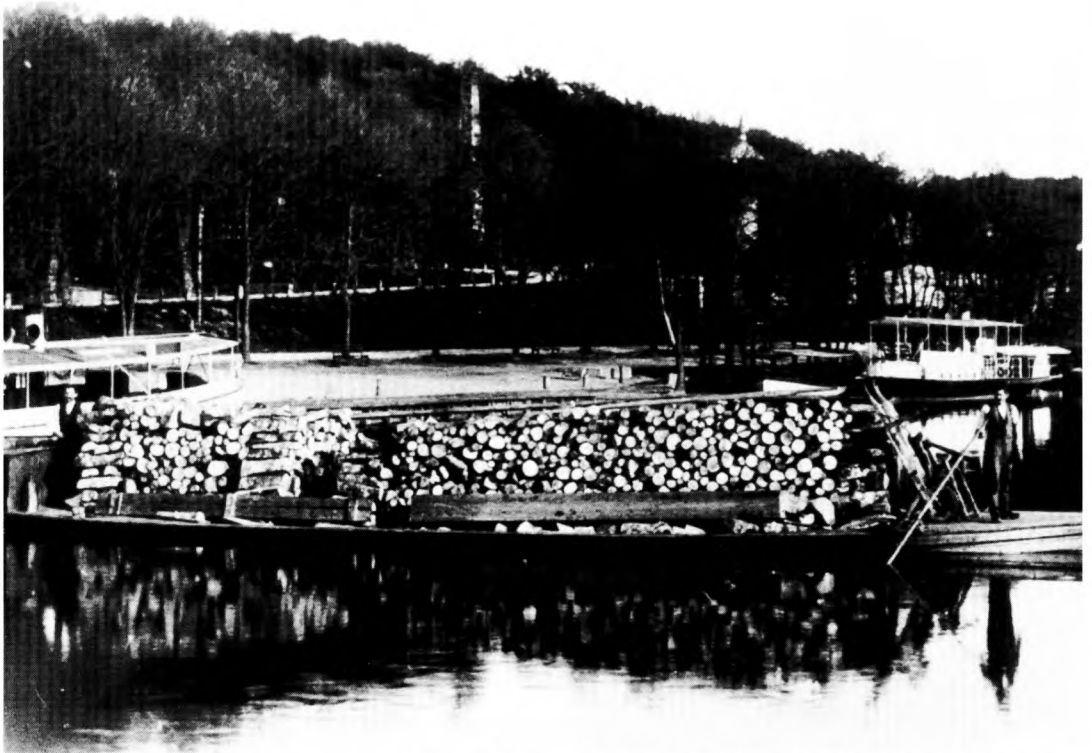
I 1847 var fabrikkens transportudgifter i alt på 3307 rdl., hvoraf de 3130 rdl. var til kågtransporten.<sup>41</sup> Dette forhold viser jo tydeligt, hvor afhængig man i Silkeborg var af pramfarten. Og det vedblev man i øvrigt at være indtil jernbanen kom i 1871.

Selv om fragtpriiserne på åen var betydeligt lavere end fragtpriiserne over land, var det ikke gratis at få varer bragt op eller ned ad Gudenåen. Det er derfor klart, at brugerne havde en stor interesse i at holde fragtpriiserne på et så lavt niveau som muligt. Denne interesse deltes imidlertid ikke af pramfolkene, og kampen om fragtpriiserne er et stadigt tilbagevendende konflikttema.

Der er adskillige eksempler på den-

ne interessemodsætning mellem pramfolkene på den ene side og pramfartens brugere på den anden. Papirfabrikkens kommissionær i Randers, købmand Th. Westermann måtte lægge øre til mange beklagelser over de »enorme Kaagfragter«. Det var Westermann, der ordnede alt det praktiske med at få varerne til fabrikken sendt med pramme til Silkeborg, og det var derfor også ham, der aftalte fragtpriiserne med prammændene.

Papirfabrikken beklagede sig over, at de forskellige afsendere i Randers ikke kunne blive enige om at fastsætte en rimelig fragt for varer til de forskellige steder langs åen, så man kunne få hånd i hanke med pramfolkene i stedet for at være »aldeles i Lommen« på dem.<sup>42</sup>



Figur 8. Lang tid efter at pramsejladsen på Gudenåen var ophørt, benyttede Silkeborg Statsskovdistrikt brændepramme til at fragte træ fra skovene via Gudenåen og søerne til forstvæsenets centrale brændplads ved Silkeborg hovedgård. På billedet ses en sådan pram, og i baggrunden til højre anes hjuldampere Hjejlen, der har sejlet på Silkeborgsøerne siden 1861 (Foto fra 1920'erne: Lokalhistorisk Arkiv, Silkeborg).



Figur 9. Det er nu mange år siden mennesker og heste trak pramme frem og tilbage i Gudenåen, men store dele af trækstier er stadig intakt som her ved Tvilum, hvor den kan anes på den højre åbred (Foto: Lars Nygaard).

Købmændene i Silkeborg havde f.eks. ofte svært ved at få pramme i Randers til de varer, som de skulle have sendt op, men når det lykkedes dem, så slap de med langt billigere fragt end den, papirfabrikken måtte betale.<sup>43</sup> Der havde tilsyneladende ikke udviklet sig et system af faste priser på åen, og fragten aftaltes ofte for hver pramrejse fra gang til gang. Og det benyttede pramfolkene sig naturligvis af, når de kunne. I 1867 lykkedes det dem f.eks. til fabrikkens store fortrydelse, at »true« fragtpriiserne op, fordi de pga. en stor mængde forsendelser til papirfabrikken mente, at de kunne forlange, hvad de ville.<sup>44</sup> Og at dømme efter fabrikkens fortørnelse kunne der ikke stilles noget op overfor dem i denne omgang.

Langt de fleste af de pramme, der sejlede på åen, var åbne både uden dæk. I slutningen af 1860'erne var der således kun to dækskåge tilbage. Disse, som gik i fast rutefart mellem Silkeborg og Randers, var ejet af to Silkeborgkøbmænd og rederiet Brdr. Petersen i Randers i forening. Det var absolut nødvendigt for papirfabrikken, at den kunne få sin ugentlige produktion af papir sejlet til Randers i en lukket pram, fordi papiret ikke tålte at blive vådt. Da de to købmænd derfor i 1877 ville sælge deres halvpart af de to lukkede pramme, slog fabrikken til med det samme, for at forhindre at dækskågene skulle forsvinde fra Gudenåen.<sup>45</sup> Den anden halvpart blev overtaget af DFDS. Brdr. Petersens rederi i Randers var i begyndelsen af 1870'er-

ne gået op i dette selskab, som havde overtaget Randersrederiets dampskibe. Det forenede Dampskibs Selskab drev altså ved siden af sine mange dampskibsruiter nu også i samarbejde med Silkeborg Papirfabrik pramruten mellem Randers og Silkeborg med to ugentlige afgang, der begge havde forbindelse til dampskibsruiten fra Randers til København.

De to Silkeborgkøbmænds salg af *Prøven og Viben*, som de to dækskågehed, er dog betegnende for udviklingen af Gudenåfarten. Efter at jernbanen i 1871 var kommet til Silkeborg, var forbindelsen til Randers ikke længere så vigtig for købmændene, og salget af dækskågene er udtryk for pramfartens generelt svindende betydning. På den anden side viser Silkeborg Papirfabriks køb af de to pramme så sent som i 1877, at denne virksomhed stadigvæk, 6 år efter at jernbanen var kommet til byen, anså det for væsentligt at opretholde en forbindelse via Gudenåen til Randers.

Men også papirfabrikkens pramtransport blev efterhånden mindre og mindre, selv om den dog stadig i en årrække blev benyttet som et billigt alternativ for visse varekategorier. I 1884 forsvandt imidlertid den ene af dækskågene fra pramfarten, og i 1889 var det helt slut med Gudenåfarten for papirfabrikkens vedkommende, da den efter De forenede Papirfabrikkers køb af virksomheden blev midlertidigt lukket. Da fabrikken i 1894 åbnede igen blev farten på åen ikke genoptaget.

## Afslutning

Selv om pramfarten til og fra Silkeborg ikke kan siges at blive den dynamo for udvikling af store dele af Midt- og Vestjylland, som egentlig var det bagvedliggende formål både med etablering af handelspladsen og med

de store investeringer til forbedring af pramfarten, så var den lokale betydning af vandvejen til gengæld særdeles stor, såvel for selve Gudenådistriktet som for Randers og den nye handelsplads. Silkeborg udviklede sig i den første halve snes år godt i kraft af det store lokale opland, der søgte den og kunne ved hjælp af pramfarten til Randers forsyne byen og omegnen med de nødvendige varer.

Af det foregående fremgår det dog klart, at de forventninger, man havde haft til den nye handelsplads som en slags omsætningscentral for den midt- og vestjyske landbrugsproduktion, ikke blev opfyldt. For sit eget forholdsvis store opland var handelspladsen vigtig, fordi der her i løbet af forbausende kort tid voksede en levedygtig by frem med et par tusinde indbyggere. Denne koncentration af mennesker bevirkede, at byen i sig selv blev et marked for de omkringboende landmænd, og det var i kraft af vekselvirkningen med dette nære lokale opland, at byen udviklede sig. Men Silkeborg forblev dog, hvad den i virkeligheden fra begyndelsen havde været og fungeret som, nemlig et lokalt handelscentrum for et ganske vist forholdsvist stort opland – og ikke mere.

Det korn og de øvrige landbrugsvarer, som via Gudenåen vitterligt førtes til Randers til videre eksport, var, som det er fremgået af tabel 1, ikke handelspladsens sag. Det kom hovedsagelig fra de store gårde langs åen neden for Silkeborg via opkøb af Randerskøbmænd som den tidligere omtalte købmand Falkenberg.

Distriktet mellem Randers og Silkeborg var bedre landbrugsland, og det var tillige allerede opdyrket i modsætning til landet vest for Silkeborg, der i stor udstrækning stadig lå hen som hede og først nu var under opdyrking. Pramfarten var naturligvis også mere attraktiv for landet umiddelbart langs med åen, end den var for beboere





Figur 10. I anledning af Silkeborgs 150-års jubilæum i 1996 fik Silkeborg Statsskovdistrikt bygget en kopi af den pramtype (søkgå), som forstvæsenet i sin tid benyttede til transport af brænde fra skovene. Kågen bruges i dag som tur- og undervisningsbåd bl.a. til skoleelever (Foto: Lars Nygaard).

i f.eks. det fjernere Hammerum herred, som måtte køre et langt stykke for i det hele taget at nå et udskibningssted ved Gudenåen for deres produkter.

Pramfarten på Gudenåen og handelspladsen Silkeborg fik således efter alt at dømme ikke den betydning for større dele af Midt- og Vestjylland som især Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet og den engagerede og visionrige godsinspektør Bindesbøll havde forventet.

Pramfarten på Gudenåen skal ses i det rette perspektiv nemlig ikke først og fremmest som en central jysk eksportvej, men snarere som en vigtig lokal vandvej. Som en sådan havde den stor betydning for de områder, der grænsede op til åen. Åens betydning for Silkeborg handelsplads frem til jernbanens komme i 1871 kan f.eks.

vanskeligt overvurderes. Den var byens livsnerve, og handelspladsen skylder i høj grad Gudenåen og pramfarten sin tilblivelse og udvikling. Også for andre lokaliteter langs åen spillede pramfarten en stor rolle. Dette gælder naturligvis ikke mindst pramfartens hovedby Randers, som i kraft af transportmuligheden på Gudenåen handelsmæssigt i en periode kunne knytte et stort distrikt langs åen til sig.

Jernbanen kunne ikke undgå at få konsekvenser for pramfarten, idet en række varer nu i stedet blev sendt via denne, og det betød, at forbindelsen til Århus blev stærkere. Denne svækkelse af pramfarten og dermed af forbindelsen til Randers skete ikke på én gang, men gradvist i løbet af nogle år. Der sendtes stadig i en periode varer via Gudenåen til og fra Randers. Fra Silkeborgområdet var det de gamle

kendinge brænde, tørv, teglværksprodukter og papir. Fra området længere nede langs åen var det udover tørv og teglværksprodukter også korn og andre landbrugsvarer. Fra Randers var der også stadig nogle af de grovere varer til købmændene og til papirfabrikken, som det kunne betale sig at fragte med pram. Men farten ebbede langsomt ud, efter at jernbanen var kommet.

Åen var først og fremmest en lokal vandvej med betydning for området mellem Randers og Silkeborg, der umiddelbart grænsede til åen. Pramfarten spillede i en periode en vigtig rolle som transportvej for især grovere varer mellem Randers og dele af Midtjylland, og farten på åen bidrog i et vist omfang til at inddrage dele af den midtjyske produktion i den almindelige vareudveksling.

## Noter:

Følgende forkortelser er anvendt: RA for Rigsarkivet, LAN for Landsarkivet for Nørrejylland og Lok.Ark for Lokalhistorisk Arkiv i Silkeborg.

1. Se f.eks. J.C. Schyte: *Skanderborg Amt*, 1843, s. 502ff.
2. Når der i denne artikel tales om den øverste del af åen, menes der strækningen Silkeborg-Bjerring mølle, som i virkeligheden kun er den øverste del af Gudenåens nedre løb. Den egentlige pramfart var den, der foregik mellem Randers og Silkeborg, hvorimod åen ovenfor Silkeborg kun i mindre omfang var inddraget.
3. Se min artikel om Silkeborgskovene i *Bol og by* 1994:1, s.71f.
4. Pr 878-11 H.P. Ingerslevs privatarkiv (LAN), heri en rekvisition af 27/11 1811.
5. Pr 878-11 Godsforvalter Petersen til Ingerslev 1/2 1821.
6. Pr 878-11 Afskrift af notarialforretning fra 1809, heraf fremgår at der var ladesteder i Grauballe, Allinggård, Frisholt, Ans, Tange, Skibelund, Bjerring, Bøgeskov foruden 3 på Silkeborgs grund.
7. Domænekontoret 1. Afd. 2. Kontor Domæne-journalsager, kronologisk række 201 Silkeborg gods: G-L læg L, heri brev fra pramførererne dat. 6. maj 1829 (RA) – i det følgende forkortet Domænekontoret.
8. B53A-700 1834-1878 Dokumenter vedr. farten på Gudenåen (LAN), heri brev fra Poulsen til herredsfoged Holm, dat. Allinggård 13. juli 1833.
9. Generaltoldkammeret. Havne-kanal og fyrvæsen. 78 Gudenåsagen 1837-48 (RA), heri brev af 21/10 1847 fra vandbygningsinspektør C. Carlsen som anslår antallet af pramme i stadig fart til 40. I samme pakke findes en betænkning om Gudenåen dat. 9/3 1848 af overtoldinspektør Tetens som nævner, at der findes omtrent 50 større og mindre pramme.
10. St. St. Blicher: *Viborg amt*, 1839, s. 106.
11. Domænekontoret: A 7a-8d, heri Generaltoldkammer- og Kommercekollegiets betænkning af 18/2 1843 til Rentekammeret.
12. Domænekontoret: U Blandede akter, heri godsinspektør Bindsbøll til Rentekammeret 10/9 1842.
13. Domænekontoret: Q11-T, læg Q16, heri godsinspektør Bindsbøll til Rentekammeret 5/4 1848.
14. Per Boje: *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, 1977, s. 271f.
15. Bindsbølls forslag er trykt i: Otto Bisgaard: *Af Silkeborg Hovedgaard's Historie 1794-1846*, 1937, s. 109ff.
16. Domænekontoret: A 7a-8d, læg A 8a, heri brev af 16/7 1840 fra kommunalbestyrelsen i Århus til Kongen.
17. En samling breve til købmand Falkenberg i Randers. Brevene ejes af en privat samler i Skanderborg, der hermed takkes for at have stillet disse til min rådighed.
18. Generaltoldkammeret. Havne-Kanal-Fyrvæsen: 78 Gudenåsagen 1837-48 (RA), heri overtoldinspektør Tetens betænkning af 9/3 1848.
19. Det jyske godsinspektorat. OX9A1-100 Dokumenter vedrørende Silkeborg gods, læg 1843, heri brev fra godsforvalter Knudsen til kgl. godsinspektør Bindsbøll dat. 11/5 1843. (LAN).
20. Det følgende bygger på komiteens indberetninger, som ligger i Domænekontoret: B9-C3, læg C2 og C3, heri komiteens to betænkninger af 12/11 og 2/12 1843.
21. Domænekontoret: B9-C3, læg C2, heri betænkning af 2/12 1843 til Rentekammeret.
22. Sst.
23. Domænekontoret: B9-C3, læg C2, heri brev af 4/12 1843 fra Bindsbøll til etatsråd Unsgaard.
24. Sst.
25. Domænekontoret: A 7a-8d, læg A8b, heri Generaltoldkammer- og Kommercekollegiets betænkning af 18/2 1843 til Rentekammeret.
26. I sit speciale har Mogens Melchiorson behandlet selve opbygningen af handelsplad-

- sen og dens fysiske udformning, se: Mogens Melchiørsen: *Silkeborg en planlagt by og dens nybyggerbefolkning 1844-1860*. Utrykt speciale fra Historisk Institut ved Århus Universitet 1984.
27. Gtk. Havne-kanal og fyrvæsen. 78 Gudenåsagen 1837-48. (RA) Heri Underdanigst Beretning om en almindelig Undersøgelse af Gudenåen fra Silkeborg til Randers. Afgivet 14/2 1847 af vandbygningsinspektør C. Carlsen.
  28. Som note 27, heri ligger betænkningerne fra de forskellige involverede lokale myndigheder.
  29. Som note 27, heri Udskrift af Ringkøbing Amsraadsforhandlings Protokol fra mødet den 22/12 1847.
  30. Domænekontoret: G-L, læg H, heri betænkninger til Rentekammeret vedr. sluse ved Silkeborg afgivet af kgl. godsinspektør Bindsbøll af 18/4 1846, herredsfoged Holm af 20/4 1846, godsforvalter Beder af 20/4 1846 og kammerherre, overførster Jessen af 1/5 1846.
  31. Skanderborg-Silkeborg toldarkiv B 319 D(10)-187 og 188. (LAN) Heri årsberetninger for 1854, 1862 og 1874.
  32. Indenrigsministeriet. Udvalg og kommissioner F.03-199/2 Kommissionen af 17/9 1844 ang. anlæg af en handelsplads ved Silkeborg, pk. 428. Heri godsforvalter Bindsbølls betænkning af 26/2 1850 til Kommissionen for Silkeborg handelsplads. (RA).
  33. Skanderborg-Silkeborg toldarkiv. I årsberetningen for 1859 siges, at der i 1859 kun var »nogle faa« pramme, der var ladet med korn. Dette kaldes usædvanligt, og man må deraf kunne slutte, at der i et par år frem til 1858 blev fragtet i det mindste mere end blot »nogle faa« pramme med korn til Randers.
  34. Skanderborg-Silkeborg toldarkiv (LAN). Årsberetning for 1857.
  35. Svend Aage Hansen: *Økonomisk vækst i Danmark* bd. 2, 1974, s. 338 og V. Drechsel: *Om Silkeborg Handelsplads og dens Tilstand, 1861*. Drechsel siger oven i købet, at bønderne tidligere kun kørte med 3 a 4 tønder korn på en vogn.
  36. Silkeborg Papirfabriks arkiv (herefter SParkiv) lb. nr. 144 Kassebog 1860-63. Heri ses at 7. februar 1861 var fragten for 1 tønne kul fra Århus til Silkeborg 72 skilling, medens den fra Randers via Gudenåen ifølge notering i samme kassebog den 31/5 1861 kun var 16 skilling. (Lok.Ark).
  37. Skanderborg-Silkeborg toldarkiv. Diverse årsberetninger.
  38. Samme som note 37. Årsberetning for 1858.
  39. Samme som note 37. Årsberetning for 1861.
  40. Samme som note 37. Årsberetningerne for 1851 og 1857.
  41. SParkiv nr. 47 Hovedbog 1845-47.
  42. SParkiv nr. 544 Kopibog 1855-56. Heri brev af 11/5 1855 til købmand Westermann i Randers.
  43. SParkiv nr. 544 Kopibog 1855-56. Heri brev af 16/7 1855 til købmand Westermann i Randers.
  44. SParkiv nr. 551 Kopibog 1868. Heri brev af 18/10 1868 til købmand Westermann i Randers.
  45. SParkiv nr. 632 Modtagne breve 1876-77. Brev af 1/5 1877 fra købmand Westermann til Papirfabrikken.