

# Låsby Station i Hundrede År



Sammenfattet i 2001 af Find Jacobsen og Jens Andersen  
fra følgende kilder:

Alfred Kaae: Laasby Sogn (1948)  
Asger Christiansen/Lars Andersen: Hammelbanen (1996)  
Aksel (Mathis) F. Pedersen, Sorning  
Søren (Bøssing) Anker Pedersen, Toustrup  
Frode Christensen, Galten

## Forhistorie

Hvis man går langt nok tilbage i historien, vil man se, at området, hvor det nuværende Låsby Station ligger, var dækket af vand. Således skriver Alfred Kaae i 1948 i bogen "Laasby Sogn":

"En anden Episode i Dalens Historie indtraf, da Indlandsisen efter at have forladt Jylland kom igen for at søge at erobre det tabte Land tilbage. Fra denne Periode, den sidste i Jyllands Istidshistorie, stammer fra nogle af Poul Harder og andre paaviste Israndslinier fra Vejle Fjord og op gennem Østjylland til Djursland og Mols. I en forholdsvis lang Periode spærrede disse Ismasser Lyngbygaard Aadalen henne ved Skovby, saa der dannede sig en Sø gennem Dalen helt om til Bjarup Mose, hvor den havde sit Udløb ned mod Linaa til Gudena. Vandet stod temmelig højt i den østlige brede Del af Søen, saaledes var der Søbund, hvor nu Galten By ligger.

Hvis man undersøger Pashøjden i Dalen ved Bjarupmose, kan man nogenlunde danne sig et Skøn over, hvor højt Vandet stod langs vort Sogns Nordside. Paa Geodætisk Instituts Maalebordsblade ser man da, at den største Højde i Bjarup Mose (Pashøjden) ligger mellem 165 og 170 Fod, idet 165 Fods Kurven ikke gaar igennem Dalen. Hvis vi altsaa tænker os Vandet i Sommertiden i denne isdæmmede Sø staaende i denne Højde, og det maatte den for at strømme ud i Mosen, kan vi ved at følge 165 Fods Kurven langs Dalens Sydside se, hvor højt Vandet gik på Dalsiden. Det har staaet op til Skovdiget ved Nordskoven, og noget lignende har været Tilfældet langs Laasby Vesterskov. Ved Langvad Bakke, hvor den gamle Toustrupvej gaar ned til Engen stod det lige op til Skoven. Ved Laasby Bæk gik Vandet som en smal Fjord omtrent helt op til Laasby, og henne ved Mølhulen gik Vandet ind som en Bugt med to Arme til et lille Hundrede Meter fra Landevejen. Den lille Bakke paa Toustrupside, som her forsøger at spærre Dalen, var helt oversvømmet. Ved Laasby Station var der Søbund, ja Søbredden laa et godt Stykke oppe paa Skraaning, idet den skærer Landevejen omtrent midtvejs mellem Banen og det Sted, hvor den gamle Landevej drejede i Sønder. Aasbæk og hele Østerskoven, ogsaa Gaarden, laa dækket af Vand, der ved Stovsto Bæk gik som en Fjord omtrent helt ind til den nye Vej. Først da Isspærringen ved Skovby forsvandt, fik Aaen sit Løb østerpaa."

Vort område må anses for stort set at have været ubefolket indtil nogle få århundreder ind i Yngre Stenalder. Fra Gudenåkulturen (ca. 5000 - 2500 før vor tidsregning) er der kun fundet ganske få redskaber; på Skanderborg Museum ligger der tre smalnakkede flintøkser fra Låsby, de menes at stamme fra Mads Murer på Låsby Mark. Omkring år 2000 f.Kr. begyndte indvandringen af et nyt stenalderfolk, Enkeltgravsfolket, der menes at være kommet fra Sydøsteuropa. Dette folk har efterladt sig langt sikrere spor. Lindknolden - en lille bakke, der ligger ved Låsby Station nede i engene - er særlig rig på fund fra oldtiden; her har ejeren Ingv. Bøssing og hans børn fra tid til anden fundet en hel del mere eller mindre ødelagte og enkelte hele stridsøkser og flintøkser fra Enkeltgravsfolkets tid, samt enkelte genstande fra den påfølgende periode. Der må have været en boplads på knolden, siden der findes så mange ting der.

I jernalderen (fra 500 f.Kr til 1000 e.Kr.) udvandt man jern af myremalm fra engene. På Lindknolden findes pletter bestrøet med slagge og myremalm, så her har formentlig foregået jernudvinding. Det skete på den måde, at man dannede en lille grube i jorden. Denne grube foredes med ler, og her nedlagdes den knuste malm i lag med trækul, der antændtes, og ved glødningen løb malmen sammen i en klump, som derefter bearbejdedes med hamre til slagterne var banket ud af den glødende jernmasse.

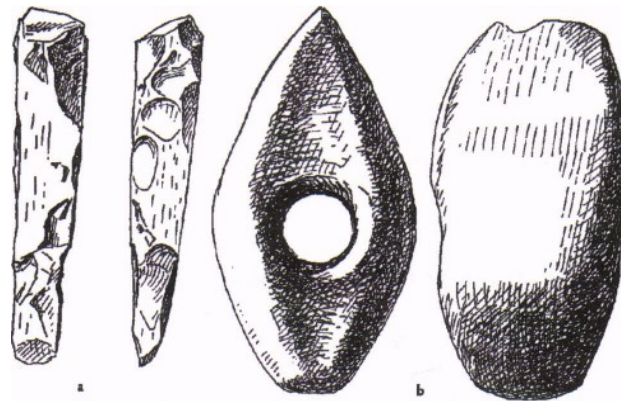


Fig. II. Fra yngre Stenalder. a) Mejsel, der er slebet paa alle fire Sider. Den ligner noget de lange smukke Mejsler fra Jættestuetid, fundet paa Laasby Mark; en lignende kendes fra Flensted (Størrelse 2/3). b) Stridsøkse af Grønsten fra Enkeltgravsfolkets Tid. Den er fundet paa Lindknolden (Størrelse 2/3). Den har en smuk buttet Form og er tilslebet over hele Fladen. Det har været et lille snildt Haandvaaben.

By- og stednavne som Flensted, Låsby, Karibu (Kalbygård) og formentlig også navnene Ersholt og Åsbæk stammer fra jernalderen. Navnet Låsby har formentlig intet med låse at gøre, selvom en vittig hund engang har ment at det skulle komme af, at på Frode Fredegods tid, da man ikke måtte bruge låse, fik byen lov til at danne en undtagelse, fordi den lå så nær ved Tyve-Galten. Navnet kendes så langt tilbage som 1263, da det staves Låsby, 1330 Laszbye, 1524 Loesby, hvor e-et midt i ordet måske er en hentydning til ordets lange udtale, I tidens løb er a-et blevet til et å.

Angående undergrunden skriver Alfred Kaae videre:

"For at undersøge Undergrundens dybere liggende Lag foretager moderne Geologer og Folk, der søger efter Malm, Salt og Olie nogle Maalinger af forskellig Art, Maalinger af Undergrundens Vægtfylde, magnetiske Kraft samt Jordens Evne til at forplante Rystelser, og hvad ved jeg, som er en "ulærð Djævel". Man mener ved saadanne Maalinger at have konstateret, at den dybe Dal ved Sognets Nordside maaske ved sin Opstaaen har været betinget af Bevægelser i Jordskorpens dybtliggende Lag i Tider, som er ældre end Istiden, med andre Ord, at Dalen ikke skyldes Istiden alene sin Tilstedeværelse, og at der maaske kan findes mere værdifulde Ting dybt i

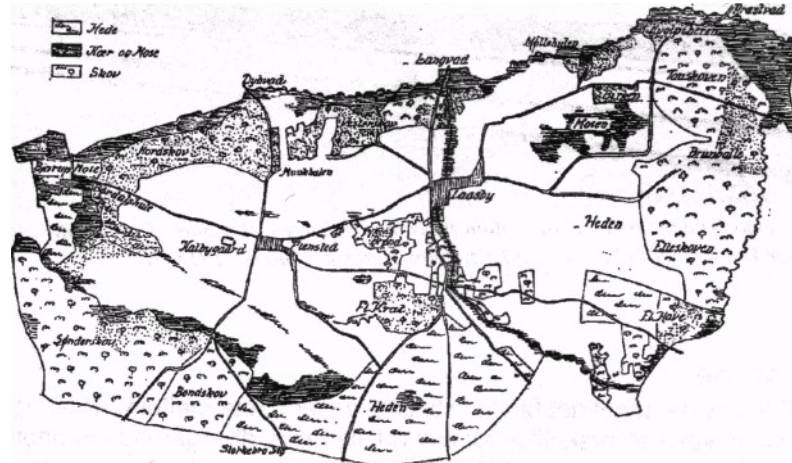


Jordens Skød her ved Dalen. Tiden vil vise det." - så måske ender vi allesammen som oliemillionærer.

Indtil nyere tid har den lavtliggende del af vort område været sumpet terræn, og bakkerne var beklædt med blandingsskov, der stod tilbage som rester af den urskov, der i oldtiden dækkede hele Østjylland.

Hosstående kort af hele Låsby Sogn giver et billede af, hvordan der så ud omkring 1810.

Fig. 8. Kort over Låsby Sogn. Ved Signaturen er vist Fordelingen af Skov og Hede samt Kær- og Mosestræk-

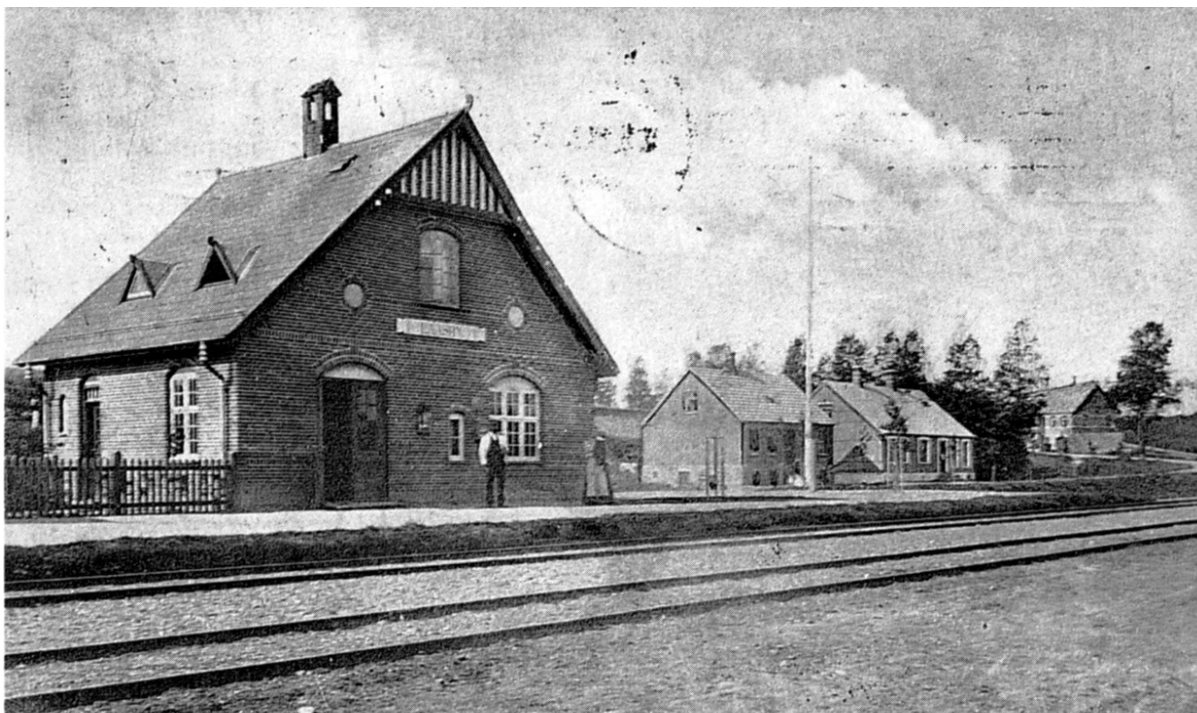


ninger omkring 1810. Der Areal, som nu er skovbevokset er afmærket med Prikning. Hede findes ikke mere.

## Den nyere tid Byens udvikling

Selvom det generelt siges, at bebyggelsen Låsby Station begyndte med anlægget af jernbanen, er dette ikke helt korrekt, idet Ullas hus/Tors hus/det lange hus, eller med andre ord Østerskovvej 27, blev bygget allerede i 1873. Om der har ligget andre huse på den tid vides ikke, men det må i hvert fald være det ældste af de nuværende huse. Det oprindelige formål med bygningen fortæller sig i historiens tåge, men man ved dog, at den udover beboelse i tidens løb har været brugt til væveri, systue og ægpakkeri.

Derudover er det rigtigt, at byen først udviklede sig i forbindelse med anlægget af jernbanen. Stationsbygningen stod færdig i 1901, og det samme gælder for Find Jacobsens, Kjærlingsvej 18, og Gerdas og Franks, Kjærlingsvej 8. Det må antages, at Sonjas, Kjærlingsvej 10, og Ronnys og Brittias på Kjærlingsvej 6 begge er bygget omkring samme tid. For forhenværende beboere er sidstnævnte måske bedre kendt som Maries hus. Nedenstående fotografi menes at stamme fra omkring 1915. Det viser Stationsbygningen på Kjærlingsvej 3, husene Kjærlingsvej 8 og 6 samt Østerskovvej 27. Opførelsen af fabrikken på Østerskovvej 58 blev påbegyndt i 1914 og afsluttet tre uger før Første Verdenskrigs slutning i 1918. Brugsen er sandsynligvis opført kort efter 1915. Det næstnyeste hus i byen er Kjærlingsvej 16, Henning og Karen. Det blev bygget af Frode Christensen i 1950-51 til en samlet pris af 22.000 kroner. Omkring et år senere blev det yngste hus bygget på Østerskovvej 52 af landpostbud Carl Olesen. Der bor nu Pia og Svend Erik.



På grund af terrænforholdene blev Låsby station placeret i udkanten af sognet, 3 km nordøst for byen. Ved stationen blev der kun bygget få huse og en kartoffelmøllefabrik. Foto ca. 1915 (KDJ)

## Banens historie

Allerede i 1875 blev der taget det første initiativ til en jernbane mellem Århus og Hammel. Planerne blev forsinket af et væld af forskellige forslag til linieføring, divergerende økonomiske interesser, regeringens ubeslutsomhed og oprettelse af diverse diligenceruter. Der var dog enighed om, at det skulle være en privatbane, hvor staten stod for halvdelen af udgifterne, og de kommuner, som banen løb igennem samt private aktionærer stod for den anden. I 1890 gav Låsby Kommune tilsagn om 15.000 kroner aktier i anlægget, forudsat at den fik en station et sted, hvor jernbanelinien krydsede Hammel-Skanderborg landevejen. Dette beløb blev i 1896 forhøjet til 20.000 kroner på grund af ændring af linieføringen til syd om Brabrand Sø i stedet for nord om.

Ifølge anlægskontrakten skulle banen være driftsklar 1. oktober 1900. Det skulle dog gå ganske anderledes, først og fremmest fordi entreprenøren løb ind i alvorlige vanskeligheder med en dæmning over Mølleengen ved Århus, hvor jorden blev ved med at skride sammen - i stedet for de projekterede 113.500 kubikmeter jord til opfyldning endte det med 214.000 kubikmeter, hvoraf en del skulle hentes langvejs fra - men også på grund af strejker - nogle af arbejderne krævede en timelønsforhøjelse fra 27 øre til 30 øre - og en landsdækkende lockout af organiserede arbejdere. Den 20. marts 1902 ankom det første prøvetog til Hammel, hvilket fik byens avis til at konstatere, at det første tog ankom med halvandet års forsinkelse. Indvielsen af banen fandt sted 24. april. Anlægsprisen var da steget så meget, at Låsby Kommunes andel blev på 26.000 kroner. I 1914 blev banen forlænget til Thorsø, hvilket forhøjede Låsby's bidrag med 7.400 kroner.

Banens økonomi var god den første lille snes år, men derefter gik det ned ad bakke som følge af højere brændstofpriser og stigende konkurrence fra rutebiler og den spirende privatbilisme. Det første underskud optrådte i driftsåret 1920-21. Det var på 57.730 kr. Til sammenligning kan nævnes, at en stationskarl havde en årsløn på 2.750 kr. Der blev gjort diverse tiltag for at rette op på økonomien, bl.a. indførelse af motorvogne i stedet for dampdrevne lokomotiver med tilhørende vogne. Det mest effektive tiltag var oprettelse af egne rutebilsforbindelser, hvor ruten Hammel-Skanderborg passerede gennem Låsby Station.

Som medejer af banen var Låsby Kommune forpligtet til at betale sin andel af underskuddet, men på grund af placeringen 3 km fra Låsby kirkeby havde kommunen ikke nogen større gavn af banen og nægtede derfor flere gange fra en gang i 1920'erne at betale, I begyndelsen af Anden Verdenskrig tilspidsedes situationen, idet Sjelle-Skørring kommune heller ikke betalte. Banen gik ikke gennem kommunen, men det gjorde bilruten Århus-Borum-Sjelle-Skørring-Hammel. Den manglende betaling var nu blevet problematisk, fordi staten havde bevilget en pulje på 1½ million kroner til dækning af privatbanernes ekstraudgifter som følge af krigen. En betingelse for at få del i pengene var dog, at samtlige kommuner i banens opland erklærede sig villige til at dække et eventuelt underskud. Adskillige forsøg på at overtale de to kommuner var forgæves, og til sidst blev det banens bestyrelse for meget. De lukkede Låsby Station fra 22. december 1940, dog ikke for postekspedition. Som yderligere sanktion kørte banens postførende bilrute Skanderborg-Låsby-Hammel kun fra Skanderborg til kommunegrænsen ved Nr. Vissing. Det gjorde indtryk midt i juletrafikken, hvor krigsforholdene i forvejen begrænsede rejsemulighederne. Pressionen lykkedes, for Låsby gav hurtigt efter og betalte de nødvendige 2.200 kr., hvorefter stationen blev genåbnet i den første uge af januar 1941. Sjelle-Skørring kommune gav sig en måneds tid senere.

I de første år efter krigen havde banerne store udgifter til vedligeholdelse, reovering af sporet og det nedslidte materiel samt køb af f.eks. skinnebusser. Det var en stor belastning for økonomien. For at hjælpe trådte staten til og vedtog i marts 1948 en lov om lån til privatbanernes modernisering. Forhandlingerne om moderniseringslånet til Hammelbanen blev afsluttet med udgangen af 1949. En af betingelserne for lånet var, at kommunerne skulle garantere for banens fortsatte drift i 7 år. Det betød, at kommunerne skulle dække eventuelle underskud frem til 1956.

Økonomien blev stadig dårligere, i driftsåret 1951-52 var underskuddet vokset til 322.058 kr. selvom rutebildriften havde givet et overskud på 196.000 kr. Altså et underskud på selve banen på lidt over en halv million kroner på et år. Det blev ikke bedre senere, og på den afgørende generalforsamling 20. januar 1956 blev der afgivet 21.494 stemmer for likvidation og kun 6 stemmer imod. Sidste driftsdag blev bestemt til 31. marts 1956. Sporene blev taget op i løbet af en tre-måneders periode fra slutningen af maj, og det rullende materiel og stationerne blev solgt, heriblandt Låsby Station til Ejnar og Anny Elgaard Andersen i foråret 1957. Den afsluttende generalforsamling fandt sted i december 1959. Det var lykkedes at betale 85% af banens gæld på 3.205.503 kr., hvorved det blev muligt at udbetale ialt 35.670 kr. til de 15 kommuner. Det var en overraskelse, for de havde ventet en samlet efterbetaling på 375.000 kr.

## Brugsens historie

Åbningsdagen for Østerskov Brugsforening står lidt uklart. Det første notat i protokollen lyder som følger:

*Ved Generalforsamling i Østerskov Brugsforening d 25 Marts 1905 blev følgende forhandlet og vedtaget.*

*Valg af 2 Revisorer fra 1. April 1905 til 1. April 1907*

*Valgte bleve        Søren Fiirgaard Laasby Mark med 9 Stemmer  
                         Peter Kristoffersen Skørring Mark med 8 Stemmer  
                         Povl Jensen Laasby Mark Supleant 4 Stemmer*

*Som Ordstyrer  
Niels Chr. Pedersen*

*Som Formand  
C. Baastrup*

8. april blev det vedtaget at antage *Kjøbmand R. Rasmussen* som foreningens uddeler samt at søge detailsalg til foreningen. Butikken er formentlig åbnet for handel efter denne dato, og i lejede lokaler, idet der for generalforsamlingen fra 20. juni 1905 står, at *Foreningen skal kuns afholde 1 Opryning af Varer i Aar* og til spørgsmålet *Hvorledes skal Uddelingslokalet bedst ornas efter 1 Marts 1906* står der *Købt det nuværende Huset af Landpost J. Sørensen at overtage til 1 Marts 1906 for en Pris af 4000 Kr.* Hvor omtalte landpost J. Sørensen's hus lå, vides ikke. Ved samme generalforsamling var spørgsmålet om foreningens handel med foderstoffer. På

dette punkt har det åbenbart været svært at nå til enighed, for det blev diskuteret videre på mødet 17. februar 1906, hvor følgende er anført: *Det vedtoges at forbruget af Foderstoffer her i Brugsforeningen skulde kjøbes i Fællesskab, uafhængig af Brugsforeningen. Ligeledes overdrages det Bestyrelsen at samarbejde med Korsvej Laasby Brugsforening om forhandling med Foderstoffer* Ved samme møde blev det vedtaget at optage et lån med bestyrelsen som kautionister.

Handelen med foderstoffer var altså en form for sidebeskæftigelse for brugsforeningen. Uddeleren blev aflønnet separat herfor med 5 øre pr. 100 pund, og regnskabet var uafhængigt af brugsens øvrige regnskab, altså ingen dividende. Det ser ud til at have været en god forretning, idet overskuddet for perioden fra 1906 til 2. juli 1907 var 127,60, som forøvrigt blev bevilget som løn til formanden. Denne aktivitet blev siden udvidet til også at omfatte gødning og frø.

Hvor det har været muligt, er foreningen gået ind for andelsideen: indmeldelse i Dansk Andels Cementfabrik, køb hos Dansk Andels Gødningsselskab, lån i Andelsbanken etc. I 1948 tegnes endog en garantikapital på 50 øre pr. medlem til Andelsteaterforeningens Galtenkreds.

Metersystemet indføres i 1911 ved køb af rum- og længdemål, men vægtlodder anskaffes først i 1913, da der fra 31. marts ydes 20% rabat.

I 1911 ansættes uddeler Martinus Johansen fra Toustrup. Han er den af uddelerne, der har holdt længst - hele 30 år, eller næsten halvdelen af brugsens levetid. Ved hans 25-års jubilæum fik han overrakt et guldur og hans kone fik en krystalvase med blomster. Af ansættelseskontrakten fremgår, at hans aflønning er en vis procentdel af omsætningen, hvilken praksis fortsatte til op i 1950'erne. Han er underlagt strenge regler for hvad han må og ikke må, bl.a. skal han selv erstatte varer, som er ødelagt på grund af dårlig opbevaring. Kopi af kontrakten findes på de bageste sider.

I 1915 foreslås at opføre en ny bygning. Foreningen udsteder gældsbevis til C. Bastrup og N. Chr. Pedersen på hhv. 3.217,21 og 500,- kroner. Herfra er der et hul på 20 år i protokollen, så det vides ikke, hvornår den nye bygning blev opført.

Dividenden har varieret fra 4-5% den første halve snes år, formentlig lidt mere den næste snes, kulminerede i 1937 med 11%, holdt sig omkring 10% i krigsårene og faldt derefter til 4-5% for at slutte med 2% for det sidste driftsår. Foreningen blev nedlagt i maj 1972.

Brugsen har haft et stort opland. Medlemsbogen viser for 1923 medlemmer fra Låsby, Låsby Mark, Galten Mark, Galten, Toustrup, Røgen Mark, Farre, Rohde og Skjørring.

Depressionen i 1930'erne afspejles i medlemmernes besvær med at betale. I 1936 indføres ½% rente pr. måned på veksler indtil forfald. Den manglende evne eller vilje til at betale fortsætter resten af Brugsens levetid. Der sendes mange rykkere, og i 1954 vedtages at tage 1% i rente om måneden af forfalden gæld. Skylden opgøres ved udgangen af hver måned og skal være betalt senest den 15. måned efter for at undgå at betale rente. I 1965 skiftes over til kontant betaling, men selv da er der udestående fordringer.

I 1939 vedtages køb af naboejendommen for højst 2.000 kr. Det er smed Søren Dalsgård's smedje og beboelseshus, som - hvis den havde eksisteret som selvstændig ejendom idag - ville hedde Kjæringsvej 4. Han må være gået fallit, idet forhandlingerne føres med kreditforeningen og ender med en pris på 1.800 kr. I 1943 tækkes beboelseshuset med tagpap, i 1955 bruges det til garage, og i 1960 får det nyt tag.

Poul Laursen, Toustrup Mark, foreslog i 1947, at der skulle damer med i bestyrelsen, men formanden oplyste, at det ifølge vedtægterne ikke kunne lade sig gøre. Dette ændredes i 1948.

I 1962 lægges formedelst 7.807,99 kr. nyt tag på brugsen. Asbest!!

Konkurrence fra supermarkederne omtales første gang i 1968. Den er en trusel mod de små butikker, da man skal købe store partier af samme vare for at få rabat. Omsætningen er stigende, men priserne stiger endnu mere. I 1969 varsler landsanalysen dårlige tider for små forretninger. Sent i 1971 er der et underskud på ca. 2.600 kr., men da en 2% dividende skal udbetales, kommer den fra reservefonden.

Nu går det dårligt. Der er lovmæssige krav om udskiftning af benzintanken til flere tusinde kroner, uddeleren siger op, og konkurrencesituationen er jo ikke blevet bedre. På generalforsamlingen 23. maj 1972 beslutter man ad nedlægge brugsforeningen med 73 stemmer for og 4 imod. Varelageret blev solgt på auktion de følgende dage, men hvad der skete med reservefond, bankkonti og selve ejendommen fremgår ikke af annalerne. Idag tilhører ejendommen TP i Galten og bruges til beboelse.

## Fabrikkens / Møllens historie

Som nævnt ovenfor stod fabrikken færdig i efteråret 1918. Det oprindelige formål fortaber sig i det dunkle, idet der tales om fremstilling af både sukker og kartoffelmel. Under alle omstændigheder gik den ret hurtigt over til at fremstille margarine. Søren Bøssing oplyser, at hans far i 1924 kørte margarine ud i såkaldte margarinebøtter, som nærmest kan sammenlignes med smørdritler (en trætønde, som indeholder en trediedel af vistnok 100 liter). Det har heller ikke været den store succes, for engang i 1920'erne blev den overtaget af Carl Bastrup, Jens Christen Thomasen og Andreas Pedersen, som brugte lokalerne til opfodring af svin, senere til opdræt og salg af kaniner og sølvrvæve. Derefter stod den tom i mange år, men blev muligvis allerede dengang brugt til tørring og opbevaring af korn. Det blev den i hvert fald i 1950'erne. Under krigen afholdtes ungdomsfester; det har jo nok været besværligt og sikkert for dyrt at stable sådan noget på benene i Forsamlingshuset. På et tidspunkt, som at dømme efter prisen på 12.000 kroner har været engang i 1930'erne, blev den købt af Andreas Pedersen, som allerede dengang havde opført Møllen med tilhørende savskæveri i underetagen. Der var to lejligheder i overetagen af beboelsesdelen, hvor Andreas boede i den sydvestlige, og den anden stod tom. I underetagen var der garage og et kæmpestort værksted, som kun delvist blev udnyttet. Ved det østlige hjørne stod en høj betonskorsten, som fra Låsby-siden kunne ses fra den flade strækning, før man kørte ned ad bakken ved grusgraven. Med alderen begyndte den at blive farlig for sine omgivelser, og vistnok i 1970'erne blev den væltet ved hjælp af sprængstoffer.

I møllen havde Andreas opstillet en stor dieselmotor - tildels til at trække kværnen, som bestod af to store vandrette møllesten, og tildels til at trække savene - en stor rundsav med tilhørende rullebane og en lodret båndsav. Tilkørsel til møllen foregik fra landevejen over stationens grund til en træbro, som forbandt møllen med vejen og vendepladsen. Man kan endnu se resterne af de stolper, som bar broen.

Andreas forhandlede også foderstoffer, og det formentlig allerede fra starten af, idet der i Brugsens annaler indtil 1915 omtales den separate foderstofforening, men efter hullet på de 20 år omtales foderstoffer ikke mere.

Møllen blev naturligvis brugt til at male korn med, tildels korn ankommet med jernbanen, tildels fra de nærliggende gårde og landbrug. Man kan så forestille sig, at bonden kommer kørende med sin hestevogn med konen ved siden af og et par sække korn på ladet. Så starter Andreas møllen op og begynder at male kornet, samtidig med at han udveksler nyheder og lokal



sladder med bonden.

Samtidig er konen henne i Brugsen for at handle ind til ugens forbrug. Bonden lægger det maledede kom på vognen, vender hestene og kører hen til Brugsen og henter konen og varerne.

Med moderniseringen af landbruget fik flere og flere af bønderne deres egen kværn, så møllens betydning svandt ind. Den var dog endnu i brug af og til sent i 1950'erne.

Under krigen savedes en masse træ op til brug for de gasgeneratorer, som i høj grad erstattede benzinen som brændstof til stort set alle køretøjer. Råtræet ankom og fragtedes væk igen med jernbanen, hvorfor Andreas søgte banen om at få et separat sidespor, men det fik han nu ikke lov til.

Savskæreriet blev brugt indtil en gang i 1960'erne, da Andreas gik på pension. Han savede bl. a. hele træstammer op til brædder. Engang imellem er det dog gået galt for ham, for han manglede nogle fingre. Siden han holdt op er ejendommen ikke benyttet til erhverv.

## Andre historier

Lyngfeldt Sørensen var den første cementstøber i grusgraven, måske allerede i 1920'erne; han optræder første gang i Brugsens medlemsbog i 1919, hvor adressen står opført som Låsby Mark. Han var en driftig mand, som byggede huset, hvor nu Günther og Bente bor, Kjærlingsvej 12. Han har sikkert bygget huset til sig selv, men købte senere Østerskovvej 31 (Inger og Jesper) for 6-7.000 kr. af Andreas, da denne flyttede hen i fabrikken. Han var medlem af



Et kig ned af bakken omkring 1950

Brugsens bestyrelse i en del år, indtil han i 1955 fik stillingen som kæmner i Låsby, hvor han flyttede til. Han var også medlem af Låsby Sogneråd i nogle år fra 1935. Grusgraven ejedes af Harald Dam, som tog 1 krone for en hestevogn sand forspændt med almindelige heste, og 1½ krone, hvis den var forspændt med store heste. Der var to arbejdsulykker med dødelig udgang i grusgraven, den første tidligt i 1930'erne, den anden i 1942. I begge tilfælde skred sandet og begravede den ulykkelige. I 1956 overtog Frode Christensen forpagtelsen af cementstøberiet, som han drev, indtil han i 1961 flyttede til Galten.

I Brugsens annaler omtales allerede i 1915 den nye telefoncentral. Man ved, at den i 1930'erne lå i dét nuværende Østerskovvej 25 (Lars og Sheila), så det er nok sandsynligt, at huset blev bygget til det formål. Den blev passet af Ragna Madsens forældre. Vognmandsvirksomheden menes startet af Ingvar Madsen, som ellers havde købmandsforretning i Maries hus - det må have været svært at konkurrere med Brugsen. For omkring 40 år siden købte Søndergaard Vissing virksomheden, som han selv drev indtil for nylig, hvor driften overgik til sønnerne.

Føromtalte smed Søren Dalsgaard havde smedje i en lille grå bygning, og boede selv omme bagved i det, som nu er Ronnys og Brittias garage. Han byggede selv en lille bus til 8-12 personer, som han kørte folk rundt i.

Carl Lassen på Kjærlingsvej 8 samlede æg i 1930'erne og havde øldepot. Han kørte rundt i en lille gul 1½ ton lastbil, som han også brugte til vareture fra Brugsen hver tirsdag og onsdag i første halvdel af 1950'erne. Han havde også en lille sort Fiat personvogn stående i garagen, som - i hvert fald fra 1957 - aldrig var ude at køre.

Af andre erhverv kan nævnes smedjen på Østerskovvej 54. En af dem, "Jens Peter Smeden" var en lille mager mand, som fremstillede cementtromler til landmændene. Han blev efterfulgt af Harald Høghsberg, som igen efterfulgtes af Johannes Jacobsen, en høj tynd mand, som næsten ikke kunne få sig selv til at kræve penge for sit arbejde. Den sidste var Niels Pedersen, søn af Andreas. Han havde cykelværksted på den anden side af gaden mellem det lange hus og Jesper og Inger. Grunden må have haft et selvstændigt matrikelnummer, da der ikke findes noget Østerskovvej 29. Smedevirksomheden ophørte i 1950'erne. I Østerskovvej 31 havde slikmutter Esther Lyngfeldt i 1950'erne butik i den gang, som vender ud mod gaden, i stedet for dør var der en lille disk med en glasluger, som kunne åbnes, når der kom kunder. Her kunne man købe pinocchikugler til 1 øre stykket. I 1920-30'erne boede Svin Laus på Kjærlingsvej 18. Han arbejdede selv på fabrikken, og hans kone havde et skilt ved vejen, hvor der stod "Strømper strikkes og forfødes". I en halv snes år efter 1943 havde Sigrid Jacobsen frisørsalon samme sted. Hun var en overgang medlem af brugsforeningens bestyrelse. Hendes mand Carlo arbejdede ved banen og spillede harmonika ved festlige lejligheder. En del af de andre mænd i byen har også arbejdet ved fabrikken og/eller banen, enten som heltids eller deltids, og resten af tiden ernæret sig som daglejer. En del af dem har gået reservepost fra tid til anden. Stationsforstanderen, som faktisk var en ekspeditrice, har haft sit faste arbejde, og hendes mand har generelt været heltidsansat som banearbejder. Omkring 1918 ankom Niels Baltzer Jensen og hans kone Birthe til Låsby Station og bosatte sig på Kjærlingsvej 10, som dengang har været en stor grund, idet den omfattede den jord, som nu hører til Kjærlingsvej 16, den del af Kjærlingsvej 18, som ligger på baysiden af bækken, og sandsynligvis også Kjærlingsvej 12.

Livet for 50-100 år siden var helt anderledes end idag. Radio havde man vel nok fra engang i 1920'erne, men fjernsyn, køleskab og fryser var ukendte begreber for slet ikke at tale om computere. Mekaniseringen gik langsomt; så sent som midt i århundredet læssede man lastbiler med skovle. Pengene var små, som eksempel kan gives en enkeltbillet i 1902 med banen fra Hammel til Århus, som kostede 1,15 kr., hvilket var næsten en halv dagløn for en portør, eller Frode Christensens dagløn i 1948 som

daglejer, hvor han fik 13 kr. for en 9 timers arbejdsdag. Dette skal ses i relation til totalomkostningerne på 22.000 kr. for huset, som han byggede i 1950-51. Transport foregik tidligt i århundredet pr. gå-ben, cykel og hestevogn. Først i halvtredserne og tresserne blev det almindeligt at have sin egen bil. Rutebilforbindelse blev først indført i 1930'erne ved banens initiativ med et par biler om dagen; men det er jo ikke så forfærdelig meget bedre den dag idag. Fra 1950'erne er Låsby Station mere og mere gået over til at blive den soveby, den er idag.

Til slut en lille anekdote om biltrafikken. Alfred Kaae skriver i sin bog:

"I Begyndelsen af Bilernes Tidsalder maatte Bilisterne søge om Tilladelse til at færdes med deres Køretøjer paa Kommunevejene. I 1905 ønsker Laasby Sogneraad ikke at give Tilladelse til, at »Hafnias« Rejseinspektør kører med Motorcykle paa Sognevejene, og Aaret efter svares: »Kan ikke anbefales«, til et almindeligt Andragende fra »Foreningen til Automobilismens Fremme« om Tilladelse til at befærde alle Veje ved Nat og Dag. Nogle af de første Bilister i Midtjylland var Ingeniørerne Thomsen og Thalbitzer ved Hedeselskabet i Viborg. De søger i 1907, men Sogneraadet her skal ikke have dem kørende, hvis det kan undgaas, og saadan svares hver Gang Amtet forelægger en Ansøgning, selv da en Vognmand i Silkeborg søger om at faa Lov til at køre med Læger, Jordemødre, Dyr læger og Politi, nægter man, og da Lægerne i Silkeborg søger om det samme, nægter man.

Det var alvorlige Tilfælde; men ikke alene sad der en Rædsel i Kuskene for disse brummende og knaldende Udyr med Ildøjne, man frygtede ogsaa Ødelæggelse af Vejene. Mest var det nok Rædslen for at møde de ildsprudende Udyr paa sin Vej. Midt i 1916 faar dog Læge Christensen i Galten Lov at køre, hvor han vil paa Kommunens Vej!

Isen var brudt! og en skønne Søndag Formiddag stillede selveste Kristen Sørensen Ersholt i sin nye Bil uden for Laasby Kro, han skulde til Kirke sammen med sin Kone. Men det var uvant dette blot at slaa Benzinen fra og træde paa en Pedal. Kristen holdt godt fast i Rattet og sagde: »Pru-u!« Og Dyret standsede med et Suk; saadan siger Sagnet. Automobilismen var anerkendt i Laasby Kommune."

Klippet fra <http://www.laasby-station.dk/>