*Cykelholdet med artiklens forfatteren forrest, i midten Jørgen Christensen og bagerst Frank Sørensen fra Limfjordsbanen.på Allingåbro station den 23. september 2014.*

# På sporet af Randers – Ryomgård

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen

*Denne gang går turen til Kronjylland, hvor det er muligt at gennemcykle en nedlagt banestrækning på både gummihjul og jernhjul. Der er tale om den gamle statsbanestrækning fra Randers til Ryomgård, som efter endt brug kan anvendes til begge fornøjelser. Første etape indledtes med en cykeltur mellem Ryomgård og Allingåbro i august 2014, og året efter på skinnecykel mellem Allingåbro og Randers.*

## Forhistorien

Jernbanen mellem Randers og Ryomgård åbnede den 26. august 1876. Den blev anlagt samtidig med strækningen Ryomgård–Grenå af det danske privatbaneselskab Randers–Grenaa Jernbaneselskab. Efter indvielsen af strækningen Aarhus–Ryomgård den 1. december 1877 blev de to jernbaner drevet af det fælles driftsselskab Østjyske Jernbane (ØJJ). Allerede fra starten var økonomien i banerne elendig, og den 1. oktober 1881 blev banerne overtaget af staten.

Efter få år blev Randers–Ryomgård en sidebane til hovedstrækningen Aarhus–Ryomgård–Grenaa (Grenaabanen), som stadig eksisterer. I 2012 blev Grenaabanen lagt sammen med Odderbanen til Aarhus Nærbane. I år lukkes banen og vil fra næste år opstå som en elektrisk drevet letbane.

Persontrafikken mellem Randers og Ryomgård blev indstillet den 23. maj 1971, mens godstrafikken Randers–Pindstrup fortsatte frem til 1993. Herefter blev stationsterrænet i Pindstrup solgt til spånpladefabrikken Novopan, som købte en Köf-traktor af DSB, så de selv kunne køre godsvognene fra Pindstrup ud til Ryomgård station, og blev her hentet af DSB Gods, det fortsatte et par år inden det også blev nedlagt.

Helt slut med persontog var det dog ikke, idet der i adskillige år kørtes udflugtstog og veterantog i det idylliske fjordlandskab mellem Randers og Allingåbro. Både MHVJ og DSB Museumstog har kørt adskillige veterantog på strækningen frem til sommeren 2011, hvor banen blev spærret pga. dårlig tilstand.

## Afgang fra Ryomgård

Så må vi hellere komme i gang med jernbanestrækningen, hvor Frank Sørensen og jeg cyklede turen tirsdag den 26. august 2014. Læg mærke til datoen, det var også denne dag banen åbnede i 1876, det er så rent tilfældig at det var denne dag, det havde vi ikke lagt mærke til før nu hvor jeg skriver artiklen. I år ville banen således have kunnet fejre 140 års jubilæum.

Vi ankom med toget til Ryomgård station, som skulle være udgangspunkt for cykelturen langs den nedlagte bane. Skråt overfor stationen ligger i øvrigt Djurslands Jernbane-

museum, som holder til i den gamle remise. Det blev denne dag kun til et kig udefra, idet museet kun har åben i weekenden fra juni til august, så besøg her må blive en anden gang. Vest for stationen i Ryomgård kan man stadig se rester af sporet mod Randers, hvor Grenåbanen og Randersbanen skiller. Det er dog kun få hundrede meter der er tale om, restbanelegemet er inddraget til private haver.

Det første stykke vej ud af banen mod Randers måtte dog ske ad Vestergade mod Auning, inden vi kan dreje til venstre ved Bøjstrupvej (ca. en kilometer fra stationen), hvor der står et cykelskilt mod Pindstrup og Auning. Her begynder „Banestien", som cykel- og gangstien også kaldes, som går herfra og til Allingåbro. Banestien blev indviet søndag den 3. november 2013, hvor der blev klippet snore både i Allingåbro og i Ryomgård kl. 14, hvorefter man cyklede fra de to byer ad banestien for kl. 15.45 at mødes ved kommunegrænsen mellem Pindstrup og Auning og markere den endelige åbning af stien. I starten var der kun grus mellem Auning og Pindstrup, så mange cyklister er punkteret på stien, og selv hundeluftere begyndte også at finde andre veje. Det betød at der ikke var meget trafik på stien i starten, men i maj 2014 blev der kørt en såkaldt OB asfaltbelægning på, og da vi kørte på den, var det blevet en rigtig fin banesti.

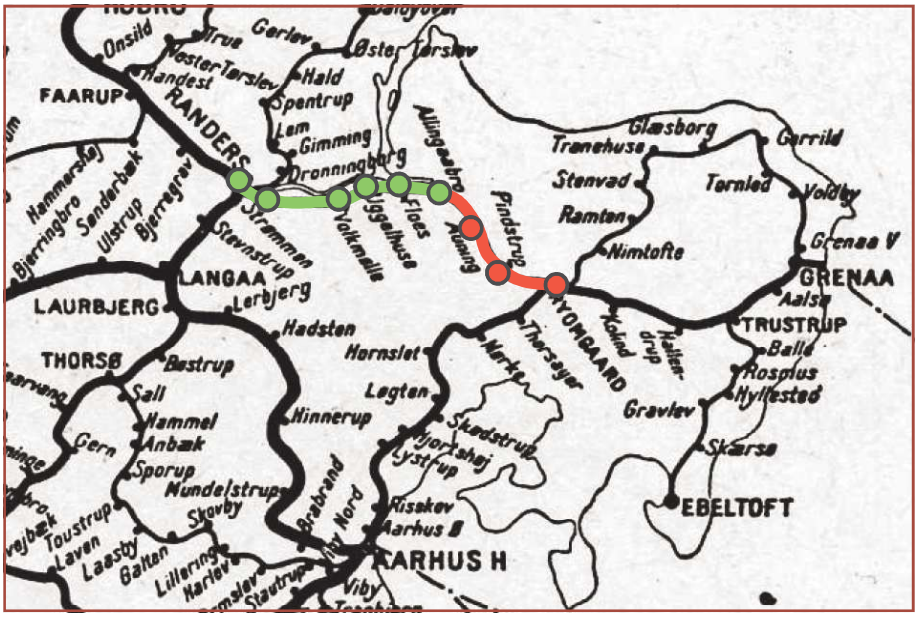
Efter blot 5 km fra Ryomgård når vi PINDSTRUP Station (km 30,2 fra Randers). Randers–Ryomgård banens etablering i 1870'erne var den afgørende forudsætning for at områdets naturressourcer, tørv og træ kunne udnyttes industrielt. Det havde Johannes Faurschou la Cour øje for, da han i 1905 kom til Pindstrup og startede et sandt industrieventyr. I årene der fulgte, etablerede han tørveværker, briketfabrik, savværk, træuldsfabrik, emballagefabrik, krydsfinerfabrik samt spånpladefabrikken „NOVOPAN" – alle virksomheder, der har tørv eller træ som forudsætning. Den lille landsby Pindstrup, der lå her før jernbanen kom, voksede op omkring de nye industrier. Efter nedlæggelsen af godstrafikken i 1993 blev stationsterrænet i Pindstrup solgt til spånpladefabrikken Novopan, og stations-

*Stationen i Ryomgård findes stadig i fin stand, og det er muligt at kommer her til med toget indtil slutningen af august, hvor Grenaabanen lukker ned for ombygning til letbane. Foto den 26. august 2014.*

*På banetracéen imellem Ryomgård og Pindstrup blev der anlagt en fin asfaltbelægning i maj 2014.*

*Flere steder på strækningen kan man stadig se gamle jernbaneskilte, advarselstavler og kilometersten til minde om banen.*

*Et billede inde fra Novopan spånpladefabrik, hvor man kan se rester af jernbanespor til fabrikken. Godstrafikken sker nu med lastbiler.*




bygningen blev revet ned. „Banestien" går gennem Pindstrup Mosebrug, men er flyttet for at give plads til en støjvold, hvor sporet tidligere lå.

Vi fortsætter mod Auning, og her møder vi en gammel kilometersten 28,0 – banen begyndte i Randers i retning mod Ryomgård. Efter godt 10 km's cykeltur fra Ryomgård når vi AUNING Station (km 25,1 fra Randers). Også her må stien forlade banetracéen, fordi kommunen har opført Kulturperronen (bibliotek og borgerhus) hvor sporet tidligere lå og solgt resten af stationsterrænet.

Vi fortsætter på jernhestene til Allingåbro. I 2006 blev sporet taget op imellem Auning og Allingåbro, og der blev etableret cykelsti på strækningen. Den blev så indviet i 2007 og asfalteret i 2009. Så når vi frem til ALLINGÅBRO Station (km 19,6), der ligger knap 16 km fra Ryomgård. Lige før stationen ender banestien ved Broagervej, her cykler vi til højre og kommer ned til Hovedgaden, hvor vi svinger til venstre og når jernbanestationen, som i dag hedder „Djursland for fuld damp". Her er stadig spor og miljø fra dengang der var jernbanetrafik i byen. Inde på den gamle station er der i dag turistbureau, og her kan man leje kano til sejlads på Alling Å. På stationen står også en gammel liggevogn, som man kan overnatte i til en pris på 90 kr. pr. person pr. overnatning. Inde på stationen findes der også en modelbane. Og i sommermånederne kan man komme ud at køre i en veteranbus.

### På skinnecykel til Strømmen

Næste etape på turen skete tirsdag den 22. september 2015, hvor vi valgte at køre på skinnecykel. På turistbureauet i Allingåbro kan man leje skinnecykler og cykle ad det nu nedlagte spor til Randers – en tur på 17 km. Det koster 70 kr. for en time eller 200 kr. for en hel dag på jernhesten, en funklende rød model. En skinnecykel har plads til to voksne, et barn under 12 år og ikke mindst en madkurv. Så kan man følge sporet, selv bestemme farten og giv sig tid til at nyde naturen, og så langt man har lyst. Det er passende anledning til at låse jernhestene/cyklerne og lade turen gå videre på skinnecykel mod Randers.

Skinnecyklen er et sjovt køretøj og på strækningen må man selv åbne bommene ved overkørslerne. Bommene går nu over sporet, og skal sikre en vildfaren skinnecykel ikke rammer en bil. Omvendt af hvad vi kender til ved jernbanen, hvor bommen sikrer bilerne mod toget. Man kan med fordel have en makker ved sin side, for man må regne med, at cyklen skal løftes af skinnerne nogle gange undervejs. Der er kun et spor resten af vejen, så når man møder andre på banen,

*Auning station den 26. august 2014. Perronkanten er bevaret ud for stationsbygningen, men ellers er resten af baneterrænet bygget til.*

*På Allingåbro holder „Djursland for fuld damp" til og står for udlejning af skinnecykler. Har man behov for en overnatning i byen, er det muligt at leje én kupé i den blå liggevogn. Desværre kører der ikke længere veterantog til stationen.*

må de eller vi vige. Reglerne siger, at man har forkørselsret på udturen, men må give plads på hjemturen.

Vegetationen mellem skinnerne er mange steder høj, så det kildrer om benene, men det er jo en del af charmen. Skinnecyklen er udstyret med en lille træbænk, der kan rumme en voksen person foruden ham eller hende der cykler og en platform, så der er plads til køletasker, madpakker og andet udstyr.

Første stop er FLOES Billetsalgssted (km 14,7 fra Randers), som kun ligger 5 km fra Allingåbro. Her kan det oprindelige billetsalgssted ses (det røde hus), og der er lavet en rasteplads og lidt længere nede ad grusvejen er et udsigtstårn, hvor man kan se ud til Grund Fjord. På vejen mod Uggelhuse kommer endnu en jernbaneoverskæring, og vi skal holde tilbage.

Så når vi efter syv km's skinnecykling fra Allingåbro UGGELHUSE Station, der ligger i km 12,6 fra Randers. Stationen blev nedrykket til trinbræt med sidespor i begyndelsen af 1960'erne. Stationen findes stadig, men er solgt til privatbeboelse og nu bygget om. Vi fortsætter mod Volkmølle og passer på, når vi møder et „GIV AGT" eller „SE EFTER TOG" skilt, som stadig står imellem

*Så starter turen og passerer her Alling Å og så går det derudad, det larmer, det skrumler og skramler, gadagung, gadagung, siger det ved skinnesammenføjningerne. Men det vænner man sig hurtigt til, her er rådyr på marken, og det vrimler med fasaner.*

*Ved den tidligere Floes trinbræt er der lavet overdækket rasteplads og toilet hvis man skulle blive trængen.*

*Stationen i Uggelhuse er også overgået til privatbeboelse og ombygget en del.*

*Her er Peter lige kommet over Bygaden i Uggelhuse og her er stadigvæk perronkanten, hvor trinbrættet lå efter stationen var nedlagt.*

*Stationsbygningen og toiletbygningen i Volkmølle er flot bevaret, og her har ejerne stadig bevaret døren i original bemaling med teksten „Mænd". Vores skinnecykler ses her foran stationen de. 23. september 2014.*

jernbaneskiltene ved vejoverskæringerne, ved nogle er der bomme, som vi må af cyklen for at betjene og for at komme videre. Vi passerer nogle familier, der på rastepladserne langs ruten nyder frokosten – man kan dog også få stillet sulten på Randers Fjord Feriecenter vest for Uggelhuse, der til ungernes store glæde også har fryseren fuld af is. Der er ingen bakker, så det går glat gennem skov, over eng og det frodige fjordlandskab.

26 km fra Ryomgård når vi den tidligere VOLKMØLLE Station i km 9,2. Stationsbygningen og toiletbygningen er flot bevaret, og her har ejerne stadig bevaret døren inden til „MÆND".

Vi tramper videre i pedalerne og når det tidligere ROMALT trinbræt, der lå i km 5,2 fra Randers. Her er ikke noget at se i dag, heller ikke perronkanten kan findes. Kun 2,6 km før Randers station ender skinnecykelturen ved Ørneborgvej i Kristrup. Her er der en tværbom med påskriften STOP! Endestation for skinnecykler, der er ikke tilladt at cykle videre selv om sporet stadig ligger der.

## Og til fods til Randers

På gåben når vi lidt længere ad det nu lukkede spor til STRØMMEN Station (km 1,9) tæt på Randers centrum. Vi er nu nået 33 km fra Ryomgård. Man fornemmer straks, at det må være DSB's overarkitekt Heinrich Wenck, der står bag de smukke proportioner bygningen har. Og ganske rigtigt, han tegnede stationen, der blev opført i 1905 i nationalromantisk stil. Stationen med pakhus og perron blev fredet i 2005. De røde mursten hviler på en sokkel af granit, og taget af skifer er lagt i en udgave, der benævnes „bæverhaler". Indendørs kan man se endnu et eksempel fra dyreriget, et bjælkeloft med sildebensmønster. Stationen fungerer nu som kursuscenter.

Vi fortsætter ind mod Randers og når et andet af banens klenodier i øjnene, „DEN

BLÅ BRO“ over Gudenåen, der er blevet til gang- og cykelbro efter i mange år at have lagt bund til togenes buldren. Solen danser skyggedans i de blåmalede stålkonstruktioner, og der kan være livlig trafik over vandet. Broen var oprindeligt udstyret med tårne ved enderne, men de blev revet ned i 1969, da de ikke længere kunne reddes fra forfald. Vi fortsætter videre på gåben ad stien og når RANDERS Station, 35 km fra Ryomgård. Endestationen. Som I dag kun betjener DEN JYSKE ØSTBANE.

Så må vi tilbage, skinnecyklen skal afleveres i Allingåbro inden aften, og nu er man blevet helt ferm som skinnecyklist. Man kan roligt slippe styret og råbe „Se, uden hænder“, vi bliver på sporet alligevel. Det er jo Randers kommune der ejer strækningen fra Randers til Allingåbro, og nu da man har fået en cykelsti fra Ryomgård og til Allingåbro, er der nogen der vil have pillet skinnerne op og lagt asfalt på denne strækning også.

Heldigvis er der også dem der vil bevarer skinnecyklingen og have den til at fortsætte til Strømmen station. Dette fik vi at vide på turistkontoret i Allingåbro, som også kunne oplyse, at hvert fald i år (2016) kunne man også køre på skinnecykel fra Allingåbro og de 17 km mod Randers. Så derfor kan vi tre, der cyklede turen sidste år kun anbefale, at man tager en tur med skinnecyklen i år, inden politikerne i Randers kommer på andre tanker. Sæsonen løber fra den 1. maj til og med den 30. september.

*Randers havde tidligere to statsbanestationer, en på hver side af Gudenåen. Strømmen station ligger syd for åen og er tegnet af Heinrich Wenck. Den er i dag fredet, og skinnerne ligger ubenyttet hen efter banen blev lukket.*

*Randers station er heldigvis stadig i funktion, dog kun som mellemstation på banen til Aalborg. Stationen var indtil 1969 udgangsstation for tog til Hadsund og til 1971 statsbanetog til Ryomgård. Herunder den gamle gitterbro over Gudenåen, som idag er gangsti.*