J. G. Jacobsen / Arkiv Peter Mazanti Albertsen

Kjellerupbanen havde sin egen perron på nordsiden af Silkeborg station, hvor SKRJ SM81 kunne ses i midten af 1960'erne.

På sporet af Silkeborg–Kjellerup–Rødkærsbro Jernbane

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen

Cykelture langs nedlagte jernbaner har efterhånden udviklet sig til en fast sommertradition. Denne gang går turen til Midtjylland, for at se hvor meget der er tilbage af privatbanen mellem Silkeborg og Rødkærsbro (SKRJ), som blev nedlagt i 1968.

Forhistorien

Jernbaneforbindelsen fra Kjellerup til statsbanen i Rødkærsbro går egentlig helt tilbage til jernbaneloven af 8. maj 1894, der indeholdt en jernbane fra Silkeborg over Kjellerup til Rødkærsbro. Men af forskellige årsager blev denne bane ikke anlagt, og loven af 27. maj 1908 indeholdte kun en 10 km lang stikbane fra Rødkærsbro til Kjellerup. Denne bane blev indviet den 23. juli 1912 under festlige former, bl.a. kom trafikministeren. Det var ikke alle baneindvielser dengang, som fik så fint besøg. Fra starten var der ikke mindre end fem daglige forbindelser i hver retning, og til denne efter datidens forhold ret tætte trafik, anskaffedes 3 lokomotiver og 16 vogne, heraf 12 godsvogne. Banen og rullende materiel tilhørte Rødkærsbro–Kjellerup Jernbaneselskab, forkortet RKB.

Men planerne om en jernbane fra Kjellerup til Silkeborg var ikke glemt. I 1917 blev der indgivet andragende om en forlængelse af Rødkærsbro–Kjellerup banen over Hindbjerg, Hinge og Lysbro til Silkeborg. Eneretsbevilling på denne bane meddeltes den 13. marts 1919, og det følgende år påbegyndtes arbejdet på banen. Indvielsen fandt sted den 1. august 1924, og dagen efter blev den daglige drift påbegyndt med fire daglige togpar på den 25 km lange strækning. Samtidig blev det gamle jernbaneselskab opløst, og et nyt selskab Silkeborg–Kjellerup–Rødkærsbro Jernbane dannet. Forkortelsen blev ændret til SKRJ.

Trafikken var behersket, der var kun enkelte industrivirksomheder i banens opland, når der ses bort fra Kjellerup, som var den største by på strækningen. Største godsart var i mange år landbrugsvarer – hovedsageligt i form af korn og foderstoffer. Banens persontrafik var begrænset før 2. verdenskrig – i driftsåret 1937-38 var tallet blot på 71.770 rejsende. I 1953-54 var den vokset til 205.500 rejsende. En ganske god præstation af en bane som SKRJ. Banens underskud var derfor i mange år – sammenlignet med andre privatbaner – af behersket størrelse.

Til trods for det begrænsede trafikunderlag i banens opland, lykkedes det SKRJ's ledelse at gennemføre en fornuftig trafikbetjening af såvel publikum som banens godskunder. Men alligevel blev SKRJ nedlagt med udgangen af marts måned 1968. Banens sidste tog kørte fra Rødkærsbro den 31. marts 1968 kl. 22.40 og var i Silkeborg lidt før midnat. Og det gik ikke helt stille af. Et meget stort fremmøde – især i Kjellerup – viste, at SKRJ

var en meget populær privatbane, en bane med mange tilfredse kunder. Om årsagen til nedlæggelsen kan kun anføres, at den fandt sted nærmest af bekvemmelighedsgrunde. Staten var i slutningen af 1960'erne ikke særligt interesseret i at fortsætte med at bidrage til underskudsdækning hos en lang række privatbaner (herunder SKRJ), til trods for at der var lovhjemmel for denne underskudsdækning. Lokale virksomheder i Kjellerup gjorde i øvrigt et forsøg på at få bevaret strækningen Rødkærsbro–Kjellerup som godsbane. Men det lykkedes ikke – bl.a. fordi DSB ikke kendte sin besøgstid. Endvidere var SKRJ i slutningen af 1960'erne præget af en svag ledelse.

Afgang fra Rødkærsbro

Cykelturen langs Kjellerupbanen skete lørdag den 13. august 2014, med udgangspunkt i Rødkærsbro, hvor banen i starten udgik fra. Her har der været jernbanestation siden den 21. juli 1863, hvor de Jysk-Fyenske Jernbaner (JFJ) åbnede jernbanen mellem Langå og Viborg. Siden blev den overtaget af DSB, og kørtes således frem til den 5. januar 2003, hvor Arriva overtog regionaltrafikken på statsbanen Langå–Viborg–Skive–Struer.

På Rødkærsbro station er der ikke længere spor at finde efter SKRJ. Stationsbygningen findes stadig, og er solgt til beboelse ligesom Kjellerupbanens stationer.

Fundamentet til trinbrætskuret ved Bredmose udgør sammen med kilometerstenen et minde over SKRJ.

Herunder stationen i Sjørslev. Til venstre stationen set fra sporsiden, hvor perronforkanten stadig findes. Til højre stationen set fra gadesiden.

I dag er der intet at finde af SKRJ's anlæg: drejeskive, remise, vandkran og perronen, det hele er væk. Først omkring km 3,0 fra Rødkærsbro fandt vi selve banen i kanten af en hvedemark tilhørende gårdejer Anders Ahrentfeldtved fra Bredmose, der i dag ejer et lille stykke af den gamle jernbanelinje der løb fra Rødkærsbro til Kjellerup. Skinner og sveller er forlængst væk, men en lille kilometersten viser at vi er på rette spor; der er lige nøjagtigt 3 km til Rødkærsbro Station. Det er kun et lille stykke på hans grund man kan gå, desværre ikke hele vejen til Rødkærsbro. Da han købte engen hernede var der et lille stykke jernbane med, det har han fredet og synes det skulle have lov til at bestå som et stykke natur herude i markerne.

Videre mod Bredmose trinbræt ser vi, at markerne ved det gamle jernbanespor skjuler sig bag en vild flora som en flot kontrast til de åbne marker. Kun et par telefonpæle vidner om datidens jernbane, samt en række æbletræer, der næsten kun kan være et minde om togpassagererne der spiste masser af frugt, og helt naturligt skilte sig af med skroget i farten. Det unikke ved jernbanerne dengang var de små trinbrætter langt ude på landet, et af dem var her i BREDMOSE (km 3,5 fra Rødkærsbro), hvorfra man kunne få forbindelse til resten af Danmark. Her kan man finde betonsoklen til trinbrætskuret, som var muret og havde skifertag. I 1984 stod resterne af venteskuret endnu. I dag er betonfundamentet og kilometerstenen 3,5 hegnet ind, og der hænger på hegnet en beskrivelse om banen, der slutter af med „Tak fordi du kiggede forbi – du er altid velkommen". Stykket videre fra Bredmose til Sjørslev bestod udelukkende af dyrkede marker, så det var ikke længere til at se, at her gik en jernbane for snart 50 år siden.

Kort efter når vi SJØRSLEV station (km 4,9) i landsbyen af sammen navn. Stationen ligger i dag godt gemt bag træer og buske. Stationsbygningen med toiletbygning, pakhus og perronforkant findes stadig. Vi var inde hos dem, men indendørs var der ikke

Kjellerup station set fra gadesiden. Sidebygningen på stationens venstre side er dog revet ned for at give plads til vej til boliger på det tidligere baneareal.

Remisen i Kjellerup findes også, omend i noget ombygget tilstand med porte i vestsiden og de originale to porte delvis tilmuret.

bevaret noget undtaget det gamle emaljeskilt som ejerne har endnu.

Efter en temmelig besværlig tur kom vi til AUNSBJERG trinbræt (km 6,3), hvor der i øvrigt intet er tilbage. Det lille murede venteskur er for længst revet ned, og det samme gælder i øvrigt DONSBORG trinbræt (km 8,4), som nu kun er en frodig græsmark.

Endelig når vi KJELLERUP station (km 9,7 fra Rødkærsbro), der i banens første år var endestation. Her er stationsbygningen bevaret og sat i stand, og i dag huser flere lejligheder. Desuden er den gamle, men noget ombyggede remise bevaret, og er blevet tilhørssted for „JYSK BRANDMUSEUM". Udkørslen fra Kjellerup er bevaret som et mindre stykke sti gennem Kjellerup by frem til byens stadion. Herfra og mod Hindbjerg kunne vi ikke finde noget af banen.

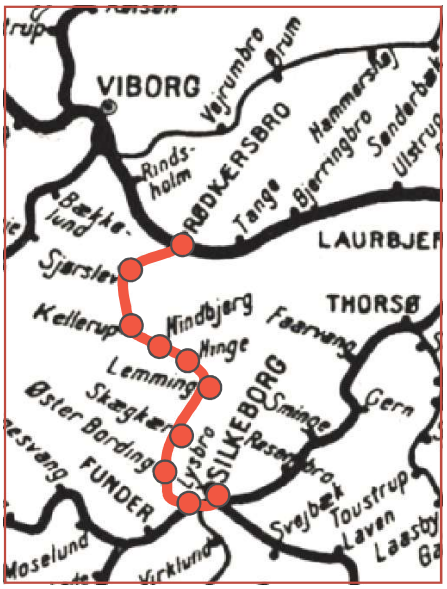
HINDBJERG station (km 13,1) har sammen med toiletbygningen stadig sin originale udformning, men ejeren har flyttet stationsnavnet om på vejsiden, så man kan se det ude fra vejen. I modsætning til så mange andre steder, var der ikke stationsskilte på bygningerne. Stationens navn blev i stedet skrevet med løse bogstaver, der var skruet op på bygningen, og her sidder de endnu i dag undtagen i Skægkær, Øster-Bording og Lysbro. Desuden ses byggeåret 1923 på jernbanestationerne imellem Kjellerup og Silkeborg. Kun Sjørslev og Kjellerup havde emaljeskilte. Vi talte med konen, som boede i den tidligere stationsbygning, og hun oplyste, at det eneste der er bevaret inde i huset, er kakkelovnen.

Stationen i Hindbjerg set fra sporsiden (tv.) og herunder fra gadesiden.

Fra Hindbjerg til Hinge bliver det mere vanskeligt at følge banens forløb i landskabet, fordi den gamle bane ikke er udlagt som sti eller løb på dæmninger eller gennemskæringer, som ikke umiddelbart kunne pløjes ned. Det er nemlig umuligt at skelne den ene bevoksning fra den anden. Selv NØRSKOV-LUND trinbræt (km 14,8) er helt udraderet fra jordens overflade. Herfra tog vi lige en afstikker til Hinge Sø syd for banen, hvor vi holdt vores frokostpause. Her var der borde og bænke og udsigt ud over søen.

Efter frokostpausen kørte vi hen til HINGE station (km 16,9). Stationen er også nem at finde og ligger relativ åben ud mod vejen. I Oktober 2010 modtog stationen en pris fra Bevaringsforeningen for Silkeborg Kommune. Perronen vender ud mod den nuværende have med udsigt til Hinge Sø. Perronkanterne er bevaret i haven, og også de originale bogstaver „HINGE" er bevaret. Sporskiftenøglerne og en tegning over sporskifterne kan ses i postindleveringsrummet. I den gamle ventesal er bjælkeloftet bevaret i de originale farver, lige som en del af bænken er bevaret. Damen, der boede på stationen, har boet der siden banen lukkede i 1968.

Så blev det desværre regnvejr på resten af turen. Vi fortsatte ad banen med vores cykler mod Lemming station. Fra Hinge findes banetracéen som markvej, dog måtte vi trække vores cykler det meste af vejen, da den gamle jernbanestrækning her var groet godt til, men det kunne lade sig gøre. Markvejen er dog ikke helt offentlig endnu, men Silkeborg Kommune oplyser, at den tidligst vil blive påbegyndt i 2017, da de berørte lodsejere på Lemming Station først skal acceptere at få anlagt en få hundrede meter lang forbindelse fra Lemmingvej til den eksisterende tracé. På



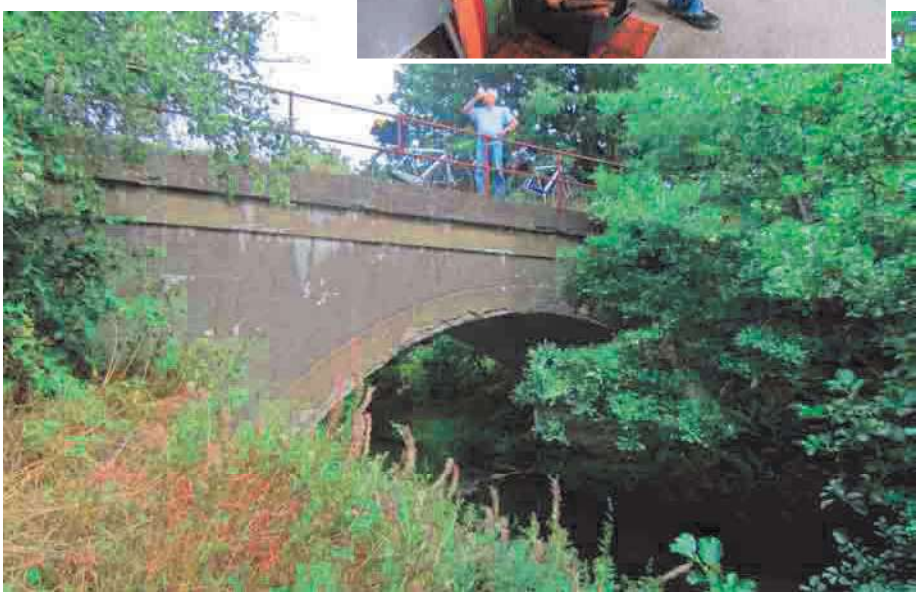
Kjellerupbanen var en rigtig oplandsbane til Silkeborg. Herfra var der togforbindelser i fem retninger: Randers, Skanderborg, Brande, Herning (alle DSB) og Horsens (privatbanen HBS).

Hinge station set fra perronsiden, hvor perronforkanten tydelig ses. Stationsnavnet hænger stadig på den tidligere toiletbygning.

Ejeren af Hinge station har bevaret sporplanen og nøglerne til aflåsning af sporskifter og afløbssko til læssevejen.

Selvom ventesalen nu udgør en del af beboelsen, har ejeren bevaret en del af bænken.

Jernbanebroen over Alling Å mellem Hinge og Lemming findes stadig. Her gør vi ophold og nyder medbragt koldt vand.



sigt arbejdes på at banestien føres helt frem til Kjellerup og evt. også til Rødkærsbro. Banestien kaldes også Kjellerupstien.

Blot en kilometer øst for Hinge station kommer vi ud på Hinge dæmning, hvor et dæmningsskred den 30. maj 1953 resulterede i en frygtelig togulykke: et arbejdstog bestående af damplokomotiv og nogle grusvogne skred ud over dæmningen, damp og flammer stod ud af det væltede lokomotiv, hvorved både lokofører og fyrbøder omkom. På det tidspunkt var de gamle motortog netop blevet afløst af de moderne skinnebusser, en sådan skinnebus måtte stoppe ved Hinge Station på grund af ulykken, hvor passagerne skulle stå af og heldigvis for det. For kort efter dette skete næste ulykke. Motorføreren af skinnebussen kørte ned til ulykkesstedet for at hjælpe, og da han gik ud af skinnebussen, fik han den ikke tilstrækkeligt afbremset. Medens han var optaget af den første ulykke, trillede skinnebussen ned i dæmningsskreddet og lagde sig til hvile delvis oven på det væltede lokomotiv. Der kom heldigvis ingen til skade ved den sidste ulykke. Årsagen til at dæmningen skred sammen under lokomotivet blev aldrig helt opklaret.

Vi fortsætter videre og kører over Alling Å, hvor jernbanebroen stadig er intakt. Herfra gik vi med cyklen i et meget naturskønt område indtil vi når LEMMING station (km 20,2). Den erklærede vi som værende den mest velbevarede station på strækningen, taget var ganske vist blevet fornyet med sorte glaserede teglsten, men ellers så alt ud til at være ved det gamle: stationsbogstaverne, bygningens årstal og skilte på dørene, dvs. udskåret i træet i selve døren, „Ventesal“ og „Tjenesterum“. Det var her postbudene sorterede breve og pakker de havde fået udleveret fra toget, inden udbringning i Lemming og omegn. Hvor sporet tidligere

Lemming station set fra perronsiden. Hvor der tidligere var perron, er der nu havedam. De originale døre til tjenesterummet for postvæsnet og ventesalen findes stadig.

Skægkær station har mange detaljer fra jernbanetiden bevaret, både inde og ude. Forfatteren til denne artikel står her i ventesalen ved billetlugen. Bænken og støbejernsovnes ses gennem døråbningen. Udvendig er bygningen fint sat i stand, dog med mere moderne døre end i Lemming.

lå, er der nu anlagt en stor have, med en fin udsigt til Lemming Å. Beboeren i stationen har boet der siden banen lukkede i 1968. Han fortalte, at da banen lukkede den 31.marts 1968 var skinnecyklerne blevet efterladt på stationerne, og de benyttede da lejligheden at cykle ud til nabostationerne og få kaffe hos hinanden, indtil sporet blev taget op i 1969. Vi må til gengæld nøjes med asfalt trods regnvejret, og her finder vi nemt Kjellerupstiens begyndelse, som går helt til Lysbro.

Godt 23 km fra Rødkærsbro, passeres ØREVADBRO trinbræt (km 22,9). Stedet er også nemt at finde, men her er der intet tilbage, så man skal vide, hvad man leder efter. Videre ad Kjellerupstien når vi så til SKÆGKÆR station (km 24,8), hvor stationsbygning med toiletbygning ligger på Skægkær Banevej. Denne er også et besøg værd, da det snart er 50 år siden banen blev nedlagt og meget af det originale nemt forsvinder, når bygningen skal tjene et andet formål. Men sådan er det heldigvis ikke gået i Skægkær, for selv om bygningen blev solgt af privatbanen til private ejere i 1968, er mange af de unikke bygningsdetaljer blevet bevaret. Det gælder blandt andet lofter, billetluge, nicher, ventesal med fastsiddende træbænke, sprossede vinduer, støbejernsovn og dørhåndtag i gedigent messing. Spisestuen i den tidligere ventesal har højt til loftet, og gulvet er lagt med travertinfliser og de fastsiddende træbænke er her også; engang kunne rejsende afvente togets ankomst eller afgang med et hvil på de gedigne bænke, som vi afprøvede. Pengeskabet er også bevaret, og det lille vindue ved siden af døren er der, hvor oprindelige billetlugen var. Og døren ved siden af vinduet, her skal man lægge mærke til at den midterste del kan åbnes, det var her man afleverede pakker, som skulle sendes med toget. Så det var en spændende station at se.

Efter Skægkær bevæger banen/stien sig ned i Lemming Ådal, hvor den løber parallelt med vandløbet. Efter et par kilometer når vi den tidligere ØSTER-BORDING Station (km 27,0), den er relativ let at komme til og ligger med sporsiden ud mod vejen. Den ligger her med loggiaen båret af tre egetræssøjler. Stationen ligger som et af husene på denne villavej, side om side med moderne parcelhuse. Jernbanen er simpelthen blevet til Øster Bordingvænget. Vi må videre og ser at landskabet er kuperet, men banen/stien ligger ikke på nogen nævneværdig dæmning.

Da vi når HVINNINGDAL trinbræt (km 28,7) havde vi ikke forventet at finde noget som helst på dette sted. Men det viser sig, at perronens betonkant stadig ligger her i sin fulde længde. Den er godt nok stærk forfalden og overgroet, men der er ingen tvivl. Vi cykler nu over Vestre Ringvej, tidligere via en betonbro bygget i 1954, men den måtte rives ned i 1998 på grund af udvidelse af vejen. Da man så i 2010 skulle i gang med at lave naturstien til Lemming, manglede man jo lige pludselig en bro igen. Kommunen fik lavet en ny stålbro, så de cyklende og gående

kan komme videre på stien. Lidt længere fremme når vi Herningvej ved Lysbro, og det er herfra Kjellerupstien begynder. Skråt over for på modsatte side af Herningvej, ligger LYSBRO station (km 31,9). Her findes stationsbygningen og toiletbygningen nærmest som fremmede blandt moderne rækkehuse. Stationsbygningen er istandsat indvendig og bruges af „Perronteatret" i Silkeborg. De har placeret en tilbygning og en lidet klædelig container på sporsiden. Mere interessant er det, at den gamle dør til ventesalen er bevaret. Den er dog flyttet til et nyt indgangsparti, som er lavet i den tidligere indgang til stationsbestyrer familiens gård. På døren står der „VENTESAL". På grund af den nye anvendelse af bygningen er den ombygget en del, men „grundformen" er uforandret.

Kort efter Lysbro stødte banen op til Herning–Skanderborg banen, og fulgte denne ind til Silkeborg station. Vi kørte lige op på broen, hvor Sønder Ringvej er ført over jernbanen mod Herning, hvor Arriva-toget nu kører, og her kan man godt se, at der har ligget et spor ved siden af. En kilometer længere når vi afslutningen på vores cykeltur og Kjellerupbanens endestation ved SILKEBORG station, beliggende i km 35,0 fra Rødkærsbro.

Kjellerupbanen havde helt utraditionelt holdeplads på gadesiden af DSB's station. Årsagen var den enkle, at der ikke var plads til flere perroner ved DSB-stationen, og godsekspeditionen med mange læssespor lå i vejen for en udvidelse. Det eneste der kunne blive plads til var en fortovsperron ved siden af busstoppestedet. Kontorer, værksteder, remiser fik plads i stationens vestlige ende. I dag er der på stationen absolut ikke nogen rester af Kjellerupbanen tilbage. Hvis man ikke viste bedre, så ville man ikke tro, at der engang holdt skinnebusser på stationens forplads. Området, hvor Kjellerupbanens remise og kontor lå, er ryddet og bliver nu brugt til busanlæg og parkeringspladser.

Øster-Bording station set fra sporsiden. Loggiaen mellem toiletbygningen og stationen anvendes nu til tøjtørring og cykelopbevaring.

Perronforkanten til Hvinningdal trinbræt findes stadig, selvom det snart er 50 år siden der sidst har afgået tog herfra.

Her slutter så vores gode tur fra Rødkærsbro via Kjellerup til Silkeborg. Og trods regnvejr fra Hinge til Silkeborg, så kan vi konstatere der stadig er mange minder tilbage af banen, og at alle stationsbygninger på strækningen stadig findes. Karsten og jeg kan kun anbefale at man tager en tur på denne gamle jernbane ad KJELLERUPSTIEN, som forhåbentlig snart bliver forlænget. Hvis man vil gense strækningen på kort, kan det anbefales at følge sporet på www.krak.dk under kort. Her kan man under fanen „hybrid" finde luftfotos fra 1954, hvor man kan sammenligne kortet med de nye luftfotos.

Første station efter Silkeborg var Lysbro, og her findes stationsbygning og toiletbygningen endnu.

En cykeltur der varmt kan anbefales!