

På tur - tur



Banestien: Den skæve Bane Grindsted - Langå



Leif Bertelsen

På tur - cykeltur
Banestien: Den skæve Bane
Grindsted - Langå

På tur - cykeltur
Udvalgte jyske Banestier
Den "Skæve Bane": Grindsted - Langå
2. udgave

Leif Bertelsen
Karup 2011
leif@lgbertelsen.dk
www.lgbertelsen.dk

Kort © Leif Bertelsen (tegnet i perioden fra 2002 til 2011, og enkelte ældre kort er let revideret i 2011)
Foto © Leif Bertelsen
Afsnittene "Lidt om banens historie" © www.toptop.dk

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

Yderlige oplysninger om danske jernbaner gennem tiden - se : <http://evp.dk/index.php?page=forside>

Forsidebilledet:
Naturlejrplads et par kilometer syd for Funder
4

Indholdsfortegnelse

<u>Før Cykelturen</u>	<u>07</u>
<u>Den skæve Bane</u>	<u>10</u>
<u>Grindsted - Brande</u>	<u>12</u>
<u>Ejstrupholm (Brande) - Funder</u>	<u>16</u>
<u>Resenbro (Silkeborg) - Langå</u>	<u>20</u>

Se også andre banestier på

www.lgbertelsen.dk/cykelture/banestier.pdf



*Halkær sø - set fra naturlejrlads (med shelters) ved Halkær.
Få meter fra banesti Års - Nibe*

Der er mange gode fordele ved at cykle en tur: det gi'r motion, frisk luft, naturoplevelse og cykler flere samme er der socialt samvær.

Der er en smuk natur og et rigt liv af flora og fauna, samt der kan være kulturhistoriske seværdigheder ved cykelstierne - så er lejligheden til at få frisket sin historie op.

Cykelstier i Danmark, der er virkelig mange rigtig gode, men jeg har valgt et begrænset antal, og i valget har indgået, at cykelstierne skulle være børnevenlige og der skulle ikke være så mange bakker. Jeg ville også gerne vise lidt af den danske naturs forskelligheder. Valget var ikke så svært: cykelstierne skulle være cykelstier på nedlagte jernbanearealer, spredt i Jylland.

For "nybegyndere" har jeg skrevet et par gode råd - nogle erfaringer som vi har høstet på vore mange cykelture.

Hver banesti har sin charme, men hvilken af cykelstierne der er smukkeste, flottest, gi'r flest oplevelser eller ... , det må du selv finde ud af, men tænk på, at årstiderne spiller en rolle for oplevelserne. Derfor: ta' cyklen, smør en madpakke og fyld vandflasken og kom af sted. Rigtig go' tur!

Jeg siger tak til familien for tålmodigheden ved at cykle sammen med mig, med mine mange stop, for nu var der lige en smuk udsigt, en seværdighed, eller noget andet spændende, som jeg "lige skal ha' et billede af".

Leif Bertelsen
Karup sommeren 2009

2. udgave
Bogen er udvidet med flere banestier, og enkelte kort er opdateret.



Geocaching findes ved en del af banestierne <http://www.geocachingdanmark.dk/> .
Oversigtskort findes her <http://www.geo-map.dk/> .

Yderlige oplysninger om danske jernbaner gennem tiden - se : <http://evp.dk/index.php?page=forside>

Leif Bertelsen
Karup efteråret 2011

Cykelture i det åbne land er en god oplevelse for krop og sjæl - alle sanser er i brug.

Før cykelturen

En cykeltur på en af stierne på de nedlagte jernbanearealer giver unikke oplevelser: du ser naturen med flora og fauna, der er fred og ro, ingen stejle bakker, imponerende anlægsarbejder fra tiden omkring og lige efter år 1900, ingen biler så banestierne er meget børnevenlige og du kommer igennem byerne, så du ser "baghave", og du får lidt motion.

Husk cykelpumpen ...

Ved nogle af banestierne er der langt til nærmeste beboelse, så det er en god idé at have cykelpumpen og lappesager med. Det vil heller ikke være af vejen at have lidt værktøj med, så du kan udføre småreparationer - spørg din cykelhandler hvad der bør være i



Ahhh ..., modne hindbær

"reparationstasken".

Du kan købe en lille fiks taske til at fastgøre ved sadlen eller på stellet, hvor der er plads til lappesager og værktøj.

... og glem ikke plaster

Der kan ske uheld! Så vær forberedt med at have et par stykker plaster og en forbindelse med. Har du børn med på cykelturen og barnet vælter, kan et stykke plaster gøre underværker.



Harer i brakmark



Humblebi i vild timian

Det vil også være en god idé at have druesukker og salttabletter med.

Er der varmt, sveder du meget og kommer let til at mangle salt.

Når du er meget udkørt og lige mangler energi til de sidste kilometre, er det godt med lidt druesukker.

Uden mad og drikke

Du skal have rigeligt med væske med. Vand og æblejuce er godt.

Og så en god madpakke lavet med groft brød¹. Det er heller ikke af vejen at have frugt med - husk at skylle frugten inden du tager hjemmefra for dit medbragte vand er til at drikke.

Hvad ser du

Rabatter ved stierne bliver normalt ikke sprøjtet, hvorfor der er et flot flora og fauna.



Ålestrup Realskole, opført 1904

1. Vi bager selv groft brød til vore cykelture: 9 dl. koldt vand, ca. 25 g gær, salt, ca. 100 g økologisk speltgrahamsmel, ca. 100 g økologisk fuldkorns hvedemel, ca. 75 g solsikkekærner, ca. 75 g sesamfrø, ca. 75 g hakkede valnødder, ca. 500 g økologisk speltmel, ca. 500 g økologisk hvedemel. Dejen hæver koldt i ca. 8 timer. Æltes og formes til enten flutes eller boller, efterhæver i ca. 1 time og bages ved ca. 175°C i ca. 18 minutter.



Forårsbebuder - mælkebøtte og vild stedmoder

Når vi har børnebørnene med på ture på de nedlagte banestier, bliver der spurg om meget. Så vi anbefaler, at du tager en håndbog med, så du kan



Gæs på mark nord for Vrads

bestemme hvad det er du ser af planter og dyr/fugle.

Du vil se insekter, somfugle, bier og

humlebier, køer og svin på markerne, måske et rådyr eller et egern - og så et hav af planter/blomster.

Du vil også opleve, at der er sæsonens frugter langs stierne, for eksempel:

skovjordsbær, hindbær, brombær, blåbær, æbler, mirabeller etc.

De frugter der er langs stierne må du gerne plukke og spise - frugterne er "næsten" økologiske".



Torskemund



Skotsk højlandskvæg ved Halkær Bredning

Byerne

Når du kommer til en by, bør du se på husene og de gamle stationsbygninger.

Det er tydeligt at se, hvordan en by er vokset omkring banen.

Kirkerne

De gamle middelalderkirker er ofte et besøg værd! Desværre er kirkerne ofte aflåst, men kirkegårdspersonalet er venlige - og hvis du spørger låser personalet gerne kirkedøren op.

Oftentimes er der også muligheder for at få vandflasken fyldt.

... og så er der næsten altid et toilet ved kirkerne, der gratis kan benyttes.

Seværdigheder

På de kort der er ved hver banesti er der angivet nogle seværdigheder. Det er ikke alle seværdigheder der er vist, så besøg turistkontoret for at få oplysninger om den egn, hvor banestien forløber.



Skovjordsbær i blomst

Ved de fleste banestier er der gode lokale informationer. Nogle af plancherne er gengivet ved beskrivelsen af banestierne.



Svaner ved Halkær Sø

Mærk verden

Det er ikke kun om sommeren det er en god idé at benytte banestierne.

Hvis du cykler efter løvfald og vælger en

banesti der forløber gennem en løvskov, kan du se "skoven".

Alt efter årstiden, kan du for eksempel opleve duften af planter, nyhøstet korn, nyslået græs til hø, når landmanden gøder om foråret, kreaturer der er på græs.

Lyt til fuglestemmer, vandet når du krydser et vandløb, blæsten og regnen.

Husk: Det er aldrig vejret der er noget galt med - det er påklædningen! ... så glem ikke regntøjet.



Høstarbejde ved Sunds (nord for Herning)



Mjødurt ved Herredsbæk (syd for Års)



Østerbølle holdeplads (nord for Ålestrup)



Sø mellem Them og Vrads, set gennem træbevoksning en vinterdag



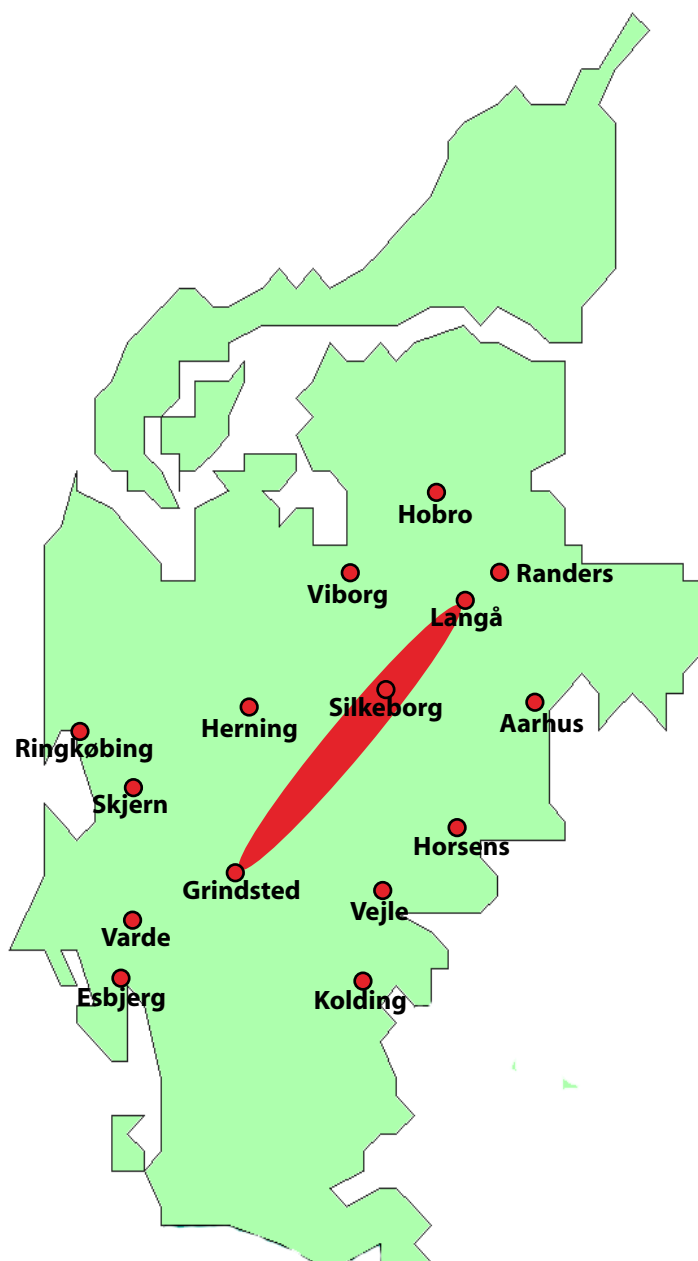
St. Hansted Ådal (nord for Horsens)



Landsbyhus i Velds (syd for Ørum)



Jernbanebro over Funder Å og jernbanelinjen Silkeborg - Herning



Den skæve Bane

I begyndelsen af 1900 tallet var der behov for en jernbaneforbindelse på tværs af Jylland - fra Esbjerg til Randers.

På dette tidspunkt var der en ganske betydelig eksport af landbrugsvarer fra Danmark til England, og der var behov for en "mere direkte" jernbaneforbindelse fra det østlige Jylland til Esbjerg.

Da forbindelsen Esbjerg til Randers var "på tværs af Jylland" blev forbindelsen kaldt "Den skæve Bane", men officielt hed banen "diagonalbanen".

Heldigvis er banearbejdet stort set bevaret i offentlig regi, og derfor har driftige offentlige myndigheder formået at få etableret en ganske fortrindtlig "banesti" fra Grindsted til Langå. I Brande og Silkeborg, er der strækninger, hvor jernbanelegmer stadig er i brug, hvorfor der må benyttes offentlige veje på korte strækninger. Der er stadig jernbaneforbindelse fra Grindsted til Esbjerg.

En tur fra Grindsted til Langå føre publikum igennem

et varieret og spændende landskab, fra det flade landskabet ved Grindsted over det bakkede søhøjland ved Silkeborg, gennem morænelandskabet nord for Gjern til det bakkede landskab ved Laurbjerg og Langå.







Det er interessant at størstedelen af det landskab, som "Den Skæve Bane" gennemløber, afvandes til de to største vandløb i Jylland - Gudenåen og Skjern Å. Det pudsige, er at de to vandløb udspringer få meter fra hinanden - ved Tjørring nord for Vejle, Gudenåen løber mod nord til Randers Fjord og Skjern Å løber mod vest til Ringkøbing Fjord.

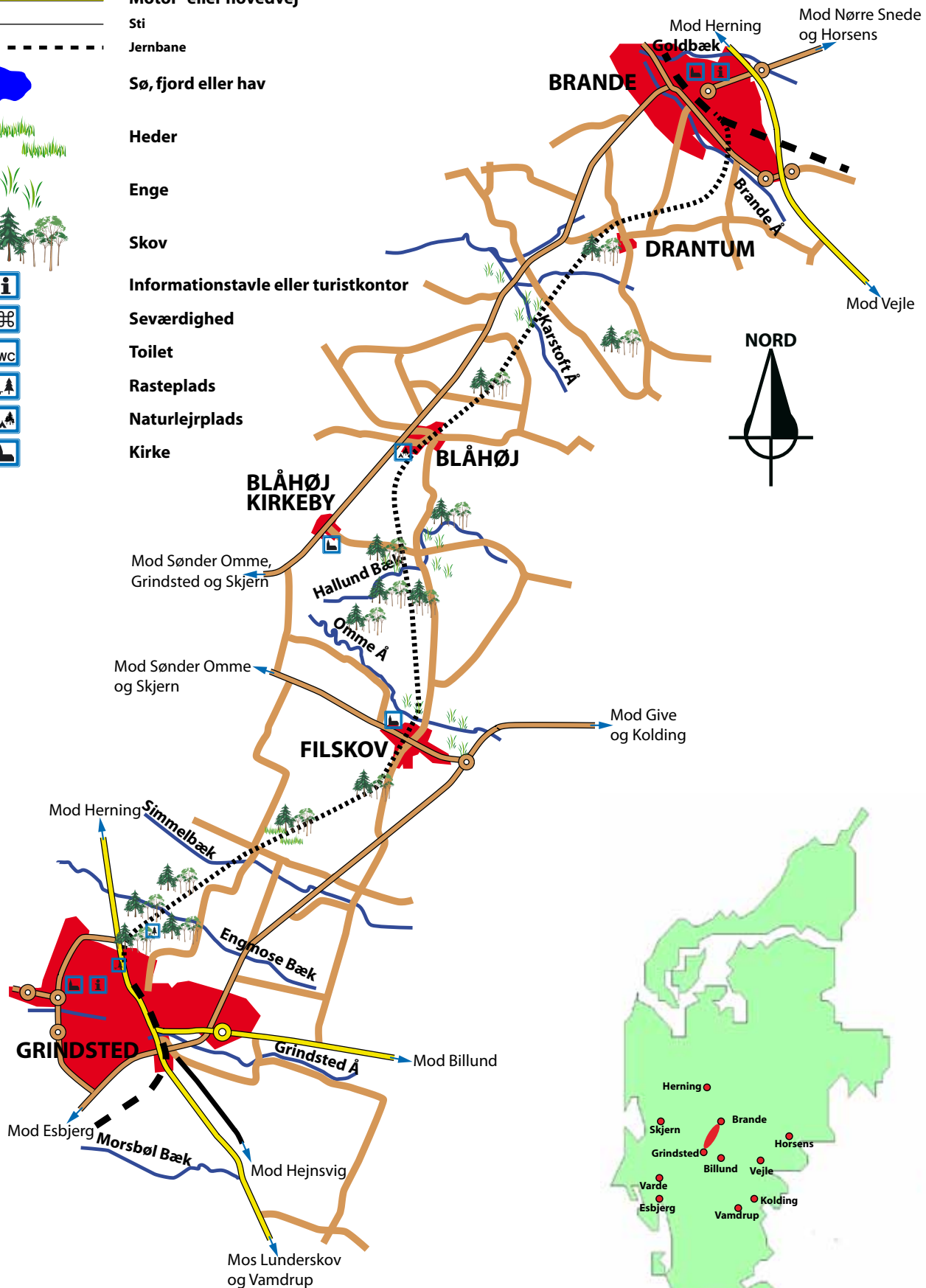
En stor kvalitet ved "banestien" er de mange gode faciliteter der findes: rasteplasser med borde og bænke, overnatningsmuligheder - dels på naturlejrpladser, men også i hoteller og kroer og så den storslåede og varieret natur.

God tur!



Grindsted - Brande

-  Cykelsti: fast belægning/grus
-  Vandløb
-  Kommunevej
-  Landevej
-  Motor- eller hovedvej
-  Sti
-  Jernbane
-  Sø, fjord eller hav
-  Heder
-  Enge
-  Skov
-  Informationstavle eller turistkontor
-  Seværdighed
-  Toilet
-  Rasteplyade
-  Naturlejrplyade
-  Kirke



Grindsted - Brande

Data om stien

Længde: ca. 27 km.

Belægning: Grus i god stand (2010)

Byer: Brande, Drantum, Blåhøj, Filskov og Grindsted

Vandløb: Brande Å, Karstoft Å, Hallum Bæk, Omme Å, Simmelbæk, Engmose Bæk, Grindsted Å og Morsbøl Bæk

Lidt om banens historie

Bramminge - Funder

For at fremme eksporten af produkter fra Nordjylland via Esbjerg var der en gunstig stemning for anlæg af en jernbane der forbandt Nordjylland med Esbjerg.

Det voldte derfor heller ikke de store problemer at få optaget strækningen Bramminge - Funder i loven af 27. maj 1908.

Anlægsarbejdet blev startet i efteråret 1914 og skred

i starten nogenlunde fremad på trods af den verdenskrig der rasede uden for landets grænser. Den sydlige del af banen blev stort set anlagt efter planen og den 1. december 1916, midt under 1. verdenskrig, kunne man indvie strækningen Bramminge - Grindsted.

Da man nåede op i nærheden af Funder krævedes der meget store jordarbejder.

Tilsvarende havde man åbenbart undervurderet arbejdet med at anlægge de mange mindre broer over åer og vandløb.

Endelig var der anlægget af viadukter der hvor banen krydsede Silkeborg - Herning banen.

Her var det påkrævet med en 70 meter lang viadukt. Som et kuriosum kan det i øvrigt nævnes at arbejdet blev udført af jyder og bornholmere.

De ellers effektive københavnske arbejdere fandt simpelthen egnen for øde og kedelig hvorfor de ofte uden varsel forlod arbejdet.

Indvielse: Grindsted - Brande: 1. december 1917.

Indvielse: Brande - Funder: 1. oktober 1920.

Det meste af denne strækning blev nedlagt den 23. maj 1971 men strækningen mellem Bramminge og Grindsted er dog fortsat åben for godstransport.

Kilde: www.toptop.dk



Lidt om Stien

Landskabet

Landskabet er dannet efter afstrømningen fra sidste istid for ca. 10.000 år siden.

Bortset fra nogle arealer omkring vandløbene, er jordens bonitet ringe og meget fattig på ler og humus. Overordnet set er landskabet fladt - svagt skrånende mod vest.

Plantager/skove består hovedsagelig af nåletræer med enkelte „bælter af løvtræ.

Det er især værdt at der på store dele af strækningen er der beplantninger langs begge sider af banestien. Denne beplantning er meget varieret og et rigtig godt sted for fuglelivet.

Beplantningerne ved vådområderne (vandløbene),



Banestien syd for Drantum

Grindsted - Brande

er „kratagtig“, og her er et rigt fugle- og dyrerige. Så stop op ved vandløbene, hold en lang pause og vær stille - så kan du få mange store oplevelser.

Byerne

Landsyerne mellem Brande og Grindsted er vokset op omkring jernbanen.

Erhvervslivet i landsbyerne er minimal og man kan frygte at „landsbylivet“ uddør.

De gamle stationsbygninger er enten ombygget eller helt fjernet.

Vandløbene

Ser man overordnet på vandløbssystemet mellem Grindsted og Langå, afvandes landskabet til to store vandløb „Gudenåen og Skjern Å“. Det er lidt pudsigt, da begge vandløb udspringer ved Tørring med få meters mellemrum: Gudenåen løber mod nordøst til Randers og Skjern å løber mod vest til Ringkøbing Fjord.



Øverst: Karstoft Å
Nederst: Omme Å

Andet

Banestien krydser mange veje. Ved enkelte krydsninger er bevaret „ledvogterhuset“. Det er oprindeligt små huse på omkring 50 m² med udnyttet tagetage. Her var lige plads til en familie!

Mellem Blåhøj og Filskov faldt der et engelsk fly ned under anden verdenskrig. Se placeteksten på næste side.



Øverst: Ledvogterhus
Derefter: Legeplads på „banearealet“ i Blåhøj og udsigt over landskabet nord for Filskov - over Hallund Bæk.
Nederst: Mindesten for nedstyrtet engelsk fly



Planche ved mindesten

Flystyrt ved jernbanen mellem Filskov og Blåhøj ved Vildkjærvej d. 10. april 1944

Missionen.

En bombemaskine Lancaster III ND675, der tilhørte RAF var startet fra Grimsby kl. 21.23 sammen med 102 andre bombemaskiner. De passerede Vestkysten kl. 23.42.

Over Jylland så besætningen et af de andre fly bag dem blive skudt ned. Det faldt ned ved Fårup Sø, Jelling. Minerne blev udlagt fra 5 kilometers højde ved Gdansk, Danzig Bugten. Derefter blev kursen sat mod vest.

Over Grindsted lagde besætningen kurs en om kl. 3.12. Kort efter blev flyet angrebet bagfra af en tysk natjager, fløjet af Oberstløjtnant Berger.

Et antal tyske jagere var sendt op kl. 2.25 for at afvente bombemaskinernes tilbagekomst.

Nedstyrtningen

Maskinens bombelager blev ramt og styrekablene var beskadiget. Piloten mistede derfor kontrollen over flyet. Fra 6-7 kilometers højde faldt det i stor cirkler mod jorden. Det ramte jorden fra vest.

Fra iagttager på jorden så det ud som flyet cirklede rundt for at finde en velegnet landingsplads.

Flyet eksploderede i ca. 500 meters højde, ramte jorden vest for banen og kurede frem mod banevolden, hvor det slog en kolbøtte over banevolden og ødelagde skinnerne. Flyet faldt til jorden øst for banen. Det skete kl. 4.00. Denne mark tilhørte Katrine Mikkelsen på "Nørregård".

To besætningsmedlemmer nåede ikke at komme ud af flyet og blev dræbt. Fem besætningsmedlemmer sprang ud med faldskærm og overlevede. De fire blev fundet af den tyske værnemagt i nærheden af Sønder Omme. Den femte landede ved åen mellem Filskov og Blåhøj. Han undslap med hjælp fra danske modstandsfolk, der skjulte ham og ledsagede ham til København. Herfra nåede til Sverige og tilbage til England d. 7. maj.

Besætningen

Den 7 mands store besætning bestod af to

dræbte:

pilot Alexander G. Dichie
Agterskytte Arthur W. Price
Begge er begravet i Esbjerg.

Fire tilfangetagne:

Mekanikker William Banks
Bombekaster Ray R. Lamb
Radiooperatør Reg. Massey
Midtskytte W. Rayment

En undsluppen:

Navigator Arthur White.

Under Arthur Whites dramatiske flugt mødte han, i modsætning til sine fire kammerater, modige danskere, der satte livet på spil og trodsede gældende lov og ret. Det reddede hans liv.

I alt blev 9 af de 103 lancaster skudt ned den nat. 5 blev beskadiget, men nåede tilbage til England.

I krigens perspektiver

Det dramatiske forår 1944 i Danmark var præget af manglen på kul til jernbanedriften og papir til aviserne. Kaj Munk var blevet myrdet. En opmuntring var det, at allierede tropper var gået i land i Italien og at Gestapos hovedkvarter i København var blevet bombet fra luften. Modstandsbevægelsen i Sydjylland var etableret, men det vidste kun få.

Sponsorer

Junge Byg v/ Claus og Anne Junge, Filskov.
Billund Kommune.

Den Jyske Sparekasse.
Vognmand Bent Knudsen, Filskov.
Sydbank.

Grindsted Turistforening.
Brogård Mink, Filskov.

Bakkeregn v/ Leif Nielsen, Filskov.
Stephen Grieves, Filskov.

Tage Nielsen, Filskov.
Landstrikternes aktivitets gruppe i Billund Kommune.

Udgiver: Filskov lokalhistoriske arkiv.

Tekst: Mogens Hansen Grindsted

Kilde: Søren Flensted Airwar over Danmark
(www.flensted.eu.com)







Grindsted Station

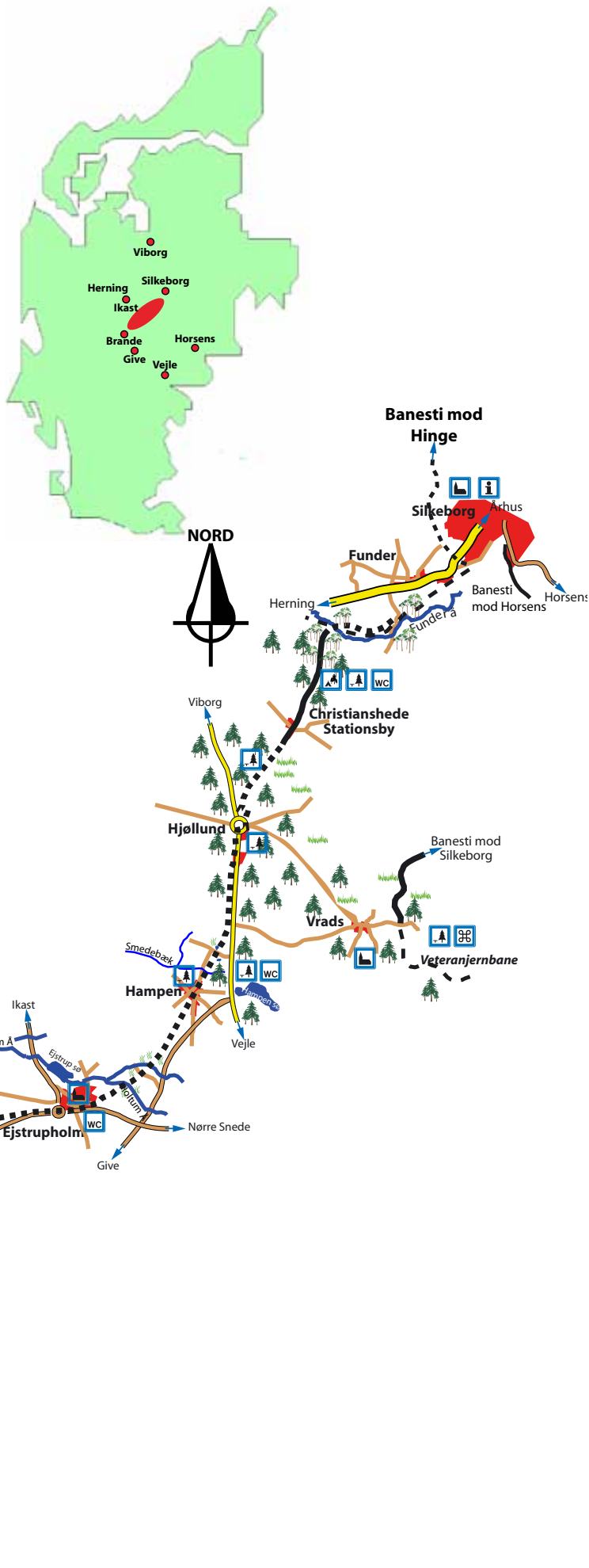


Banehus lidt nord for Grindsted
I banehuset er der bord og bænke og illustrationer fra banen



Ejstrupholm (Brande) - Funder

-  Cykelsti: fast belægning/grus
-  Vandløb
-  Kommunevej
-  Landevej
-  Motor- eller hovedvej
-  Sti
-  Jernbane
-  Sø, fjord eller hav
-  Heder
-  Enge
-  Skov
-  Informationstavle eller turistkontor
-  Seværdighed
-  Toilet
-  Rasteplyade
-  Naturlejrplads
-  Kirke



Ejstrupholm (Brande) - Funder

Data om stien

Længde: ca. 30 km.

Belægning: Fra Ejstrupholm (Brande) til Christianshede Stationby er stien med grus, som er fast og god at cykle på. Fra Christianshede Stationsby til Funder Å er stien med asfalt og fra Funder Å til Funder station er stien en grusvej.

Byer: Ejstrupholm, Hampen, Hjøllund og Christianshede Stationsby

Vandløb: Holtum Å, Hjøllund Å, Smedebæk og Funder Å

Lidt om banens historie

Bramminge - Funder

For at fremme eksporten af produkter fra Nordjylland via Esbjerg var der en gunstig stemning for anlæg af en jernbane der forbandt Nordjylland med Esbjerg.

Det voldte derfor heller ikke de store problemer at få optaget strækningen Bramminge - Funder i loven af 27. maj 1908.

Anlægsarbejdet blev startet i efteråret 1914 og skred i starten nogenlunde fremad på trods af den verdenskrig der rasede uden for landets grænser.

Den sydlige del af banen blev stort set anlagt efter planen og den 1. december 1916, midt under 1. verdenskrig, kunne man indvie strækningen Bramminge - Grindsted.

Da man nåede op i nærheden af Funder krævedes der meget store jordarbejder.

Tilsvarende havde man åbenbart undervurderet arbejdet med at anlægge de mange mindre broer over

åer og vandløb.

Endelig var der anlægget af viadukter der hvor banen krydsede Silkeborg - Herning banen.

Her var det påkrævet med en 70 meter lang viadukt. Som et kuriosum kan det i øvrigt nævnes at arbejdet blev udført af jyder og bornholmere.

De ellers effektive københavnske arbejdere fandt simpelthen egnen for øde og kedelig hvorfor de ofte uden varsel forlod arbejdet.

Indvielse: Grindsted - Brande: 1. december 1917.

Indvielse: Brande - Funder: 1. oktober 1920.

Det meste af denne strækning blev nedlagt den 23. maj 1971 men strækningen mellem Bramminge og Grindsted er dog fortsat åben for godstransport.

Kilde: www.toptop.dk

Lidt om Stien

Landskabet

Det er et spændende og varieret landskab du kommer igennem, når du tager banestien fra Ejstrupholm til Funder.

Ejstrupholm er beliggende på den Jyske Højderyg, altså vest for isranden fra sidste istid. Det betyder, at smeltevandet har aflejret jord med lav bonitet (meget sandholdigt jord). Du vil opleve, at der er store nåle-

træsplantager, som har gode vækstbetingelser i den "magre" jord.

Ved Ejstrupholm er der en sø som har tilløb fra øst, hvilket du ser kort efter Ejstrupholm, hvor du krydser et par af vandløbene.

Du vil også se en del mindre "vandhuller" og småsøer.



Hjøllund Ådal



Landskab øst for Hjøllund

Ejstrupholm (Brande) - Funder



Sø mellem Hampen og Hjøllund

Efter Hampen kan du tage en afstikker mod øst til Hampen sø, som er en meget ren sø, men dyb. Søen er dannet ved afsmeltning efter sidste istid. Fra Hampen til Christianshede Stationsby, er landskabet "fladt". Efter Christianshede Stationsby går det ned til Funder Å, og nu kommer du til det jyske søhøjland. Landskabet skifter karakter til jord med bedre bonitet og du vil opleve løvskove og mere kuperet landskab.



Banesti mellem Hjøllund og Hampen

Byerne

Byerne er "nye" byer som er vokset omkring banen, bortset fra Hampen som er en by der er vokset op omkring en station på "bar mark". Christianshede Stationsby er en by ved stationen, da selve Christianshede er beliggende et stykke fra banelinjen. Stationerne og trinbrædter ses tydeligt.



Den gamle stationsbygning i Ejstrupholm



Den gamle stationsbygning i Christianshede Stationsby

Vandløbene

Lidt efter Ejstrupholm krydser du Holtum Å og Hjøllund å - et vandløb der løber til Ejstrup Sø. Ejstrup Sø har afløb til Skjern Å.

Efter Hampen krydser du Smedebæk - et lille vandløb der til sidst ender i Skjern Å.

Funder Å løber til Silkeborgsøerne, som er en del af Gudenå-vandsystemet.



Funder Å

Andet

Fra Christianshede Stationsby til Funder station har der været betydelige anlægsarbejder: store jordarbejder og en bro over Funder Å og jernbanelinjen mellem Silkeborg og Herning. Det er imponerende anlægsarbejder, når det tages i betragtning, hvornår arbejdet er udført (19910 - 19929).

Som en særlig kvalitet er der bevaret et par småhuse, som oprindeligt har været benyttet af banearbejderne. Småhusene kan benyttes til overnatning eller til rast.

Desuden er der en naturlejrplads mellem Christianshede Stationsby og Funder Å.



Banelinjen mellem Silkeborg og Herning - set fra broen.



Sø med rastepads mellem Christianshede Stationsby og Hjøllund



Naturlejrplads mellem Christianshede Stationsby og Funder Å.



Gammel banehus, som kan benyttes til overnatning og rast.



Snog på stien



Planchen

Den skæve Bane

Plantagerne

Naturstien fører fra Vestjyllands åbne vidder med det store udsyn til det bakkede, bølgede Østjylland - hen over den jyske højderyg. Vest for højderyggen findes de store plantager. De fleste er anlagt i 1800'erne, og er nu hjemsted for karakterfuglene hedelærke og misteldrossel.

Sandflugt - som ved Vesterhavet

Hedebøndernes afbrænding af lyngen i 17-1800-tallet resulterede flere steder i så voldsomme sandflugter, at der dannedes indlandsklitter. Man forsøgte at dæmpe sandflugten ved at plante marehalm eller bygge diger. Digerne kan stadig ses i den sydlige del af Gludsted Plantage. Rester af indlandsklitter findes ved Rankhøj, og Sepstrup Sande. Det er en ualmindelig naturtype med hedemoser, søer og kilder, hvor man kan møde bynkefugl, dobbeltbekkasin og tinksmid. Botanisk er områderne domineret af hedelyng, klokkelýng, revling, bølget bunke og blåtop. Her findes også de særlige vindslebne sten.



"Den skæve Bane"


Naturstien Funder-Brande er anlagt på en jernbane, der gik skråt ned over Jylland - fra Langå til Esbjerg. 'Den skæve Bane' blev den kaldt i folkemunde. Banen skulle lette eksporten af bacon, skinker og æg via Esbjerg Havn. Da jernbanen åbnede i 1920 blev det lettere at sælge træ og tømmer fra de midtjyske plantager, og der opstod en del savværker ved Hjøllund og Hampen. Langs naturstien findes stadig minder fra jernbaneriden: Stationer, ledvogterhuse, led ved markveje og tre røde kolonnehuse, hvor jernbanearbejderne opholdt sig. Husene er nu indrettet til læ- og spiseskure for naturstiens trafikanter.

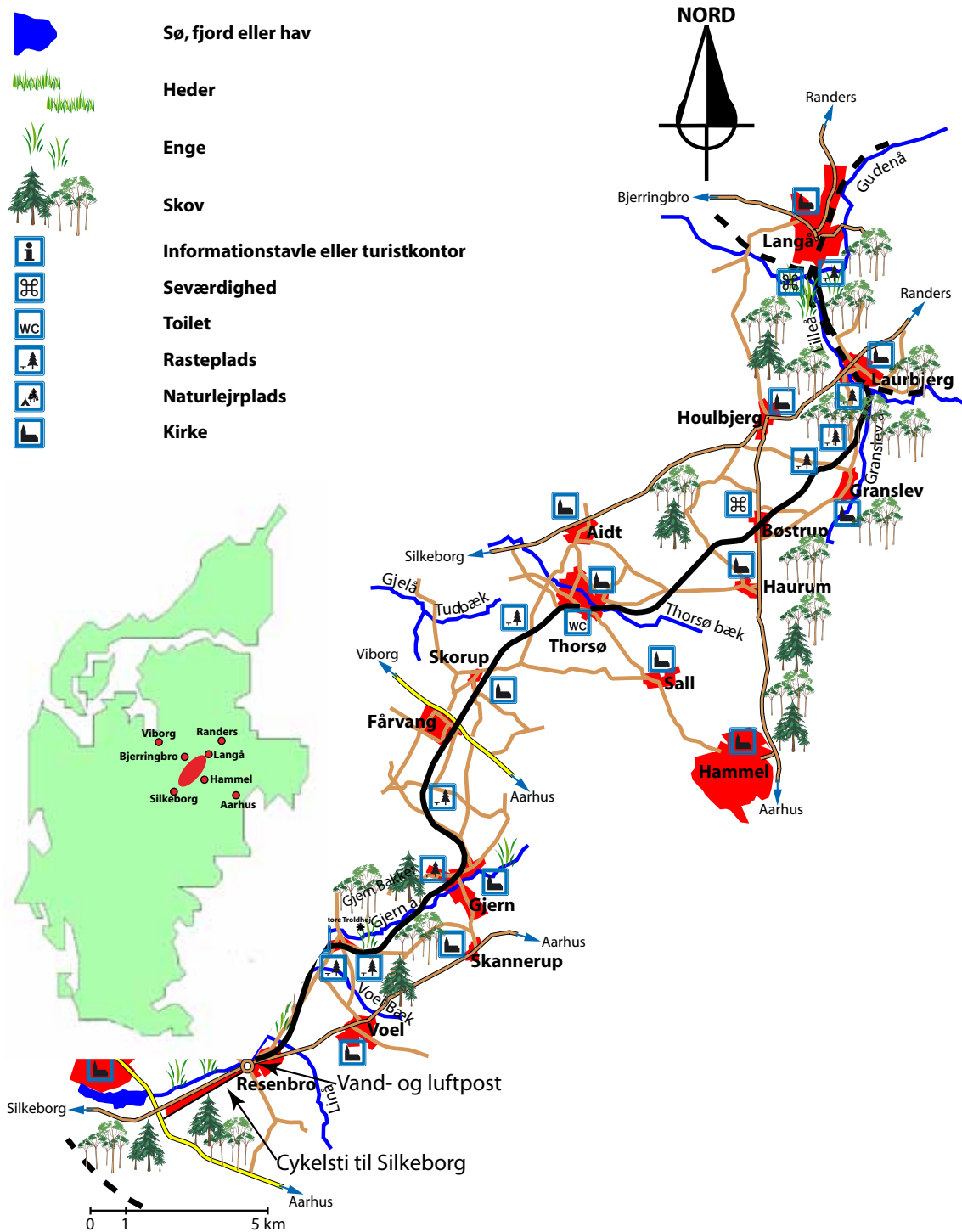
Banen byggede byer

Der er kun opstået få nye danske byer i 1900-tallet. Hampen er en af dem. Hampen Station blev bygget på en bar mark - men blot 40 år efter fandtes en etableret by med mange handlende og håndværkere, bank, bibliotek og flere savværker i omegnen.



Signatur

-  Cykelsti: fast belægning/grus
-  Vandløb
-  Kommunevej
-  Landevej
-  Motor- eller hovedvej
-  Sti
-  Jernbane
-  Sø, fjord eller hav
-  Heder
-  Enge
-  Skov
-  Informationstavle eller turistkontor
-  Seværdighed
-  Toilet
-  Rasteplass
-  Naturlejrplads
-  Kirke



Resenbro (Silkeborg) - Langå

Fakta om stien

Længde: ca. 34 km

Stibelægning: Asfalt

Byer: Resenbro, Sminge, Gjern, Fårvang, Skorup, Thorsø, Bøstrup, Laurbjerg og Langå

Vandløb: Linå, Voel Bæk, Gjern Å, Granslev Å, Lilleå og Gudenå

Lidt om banens historie

Silkeborg - Langå

Jernbaneloven af 27. april 1900 gav tilladelse til anlæg af en jernbane mellem Silkeborg og Langå.

At der gik hele otte år inden banen blev indviet skyldtes først og fremmest en række indviklede diskussioner om ret og pligt, de involverede parter i mellem.

Resultatet af denne diskussion blev at anlægsarbejdet først for alvor kom i gang i sommeren 1906.

Ingen af parterne var åbenbart særlig stolte over det udførte hvorfor banen i alt stilhed blev indviet 12. november 1908.

Et lidt mere kuriøst faktum ved denne strækning er de såkaldte "konestationer".

Det er ikke kun i dag at man fokuserer på mulige besparelser.

Tidligere var der en betydelig lønforskel på mænd og kvinder. Den kreative driftsleder har derfor øjnet

muligheden for at nedbringe omkostningerne ved at ansætte ansattes koner til at bestyre holdepladserne Bøstrup og Resenbro.

Hvis damerne havde hjælp behov kunne de rekvirere assistance fra baneafdelingen.

Dette kunne for eksempel blive aktuelt ved rangering uden for normal togtid.

Strækningen mellem Silkeborg og Thorsø blev offer for den række af nedlæggelser der blev gennemført i 1970'erne.

På hele strækningen mellem Silkeborg og Laurbjerg er sporene jfr. oversigten fra Banestyrelsen taget op - men banen føres stadig som "restbane".

Indviet: 12. november 1908

Nedlagt: 23. maj 1971

Kilde: www.toptop.dk

Lidt om Stien

Landskabet

Fra Søhøjlandet omkring Silkeborg til bakkerne ved Gjern, til moræneplatauet ved Fårvang, gennem det kuperede landskab til Laurbjerg og sluttelig ved Gudenåens enge ved Langå. Jo, banestien forløber gennem et smukt og meget varieret landskab.



Troidhøj i Gjern Bakker



Landskab øst for Langå

Når Resenbro er passeret, gennemløber banestien landbrugsland med en usædvanlig smuk udsigt over Gudenådalen. Efter Sminge går det gennem skove, og Gjern Å passerer. Her er der en god udsigt til Gjern Bakker.

Efter Gjern går det opad mod morænelandskabet



Gjern Å med udsigt til Gjern Bakker og engene



Skorup Kirke (øverst) og Gjern Kirke (nederst)



Landskab nord for Gjern

ved Fårvang, bemærk det kuperede landskab de sidste kilometer før Fårvang.

Efter Fårvang skuer øjet det relative flade landbrugslandskab. Landskabet er svagt kuperet indtil Bøstrup. Herefter bliver landskabet mere kuperet og vi kommer til engene ved Lilleå, og vi er i Laurbjerg. Efter Laurbjerg følger vi dels jernbanen mellem Laurbjerg og Langå, dels engene ved Lilleå.

Byerne

Alle byerne vi passerer viser tydelige tegn på en kraftig vækst omkring jernbanens storhedstid. Mest markant er Langå og Laurbjerg, som var jernbaneknudepunkter.



Vandløb og jernbanedæmning lidt før Laurbjerg

Der er tydelige tegn på, at landsbyernes vækst er standset - nogle af landsbyerne er endda ved at miste deres handelsliv.

Vandløbene

På store dele af strækningen er det vandløbene der er det markante!

Ådalene, slugterne og tunneldalene er meget smukke. Helt specielt smuk er Gjern Ådal, hvor den krydses midt i Gjern Bakker, men vandløbene lige syd for Laurbjerg med de store banedæmninger er bestemt et ophold værd. Det kuperede terræn har medført betydelige jordarbejder, da banen blev anlagt.

Fra Laurbjerg til Langå følger stien næsten Lilleå.



Lilleå lidt før Laurbjerg

Bemærk slyngplanterne der gror op ad træerne - meget tydeligt hvor banestien krydser Lilleåen lige før Laurbjerg.

Kommer du omkring løvspring, er der meget smukke skovbunde på strækningen mellem Bøstrup og Laurbjerg.

Gør et ophold i landsbyerne, besøg kirkerne, se på husene og hvordan landsbyerne er tilpasset landskabet. Bemærk forskellen mellem Gjern der er opført i et meget kuperet landskab og Fårvang der er beliggende på moræneplatauet.

Lige efter Bøstrup kan du tage en afstikker til Granslev. Her bør du se kirkeuret og høre klokkespillet.

Der er mange gode rastepladser langs banestien, og nyd frokosten, eller kaffen eller ... , lige midt i naturen.



Gudenåen ved Langå

Det er en meget fredfyldt strækning, hvor fuglelivet kan iagttages, kun afbrudt af et togs susen!

Lige før Langå, krydses Gudenåen. Her kan tydeligt ses hvad der er sket med broerne under 2. verdenskrig - der er fine ruiner der taler et tydeligt sprog om de danske sabotører.

De mange broer over veje og især vandløbene er et stop værd. Prøv at se hvordan brofundamentene er opført af fint tilhuggede granitblokke og brokonstruktionernes stålbjælker.

Andet

Skovene. Du kommer igennem mange skove, og bemærk forskellen mellem nåletræsplantagerne, løvskovene og de tegn der er på naturskove. Se på blomsterne, vandhullerne og lyt til fuglene. Er du lidt heldig, kan du se hjortevildt.



Opholds- og rasteplads syd for Sminge



Stor skråning med forårsblomster - syd for Laurbjerg



Banestiens bro over Gudenåen



Ruin af sabotørspærngt bro



Planche

Natursti "Gjernbanen" (Resenbro - Laurbjerg)

Ruten

Er du til fods, til hest eller på cykel, er her en særlig turmulighed uden generende motortrafik. Der er nu natursti på den nedlagte jernbane.

Strækningen fra Resenbro til Laurbjerg er på 32 km.

Halvdelen af ruten forløber langs 3 af amtets mest markante ådale, Gudenådalen, Gjern Adal og Lilleådalen.

Den anden halvdel passerer over en større moræneflade, præget af landbrugsdrift.

1 Turen starter fra Resenbro by, som i gamle dage var et naturligt vadested over Gudenåen. Sidenhen station for jernbanen.



2 Udsigten over Gudenådalen og Sminge Sø, hvor der er et rigt fugleliv, søges bevaret gennem fredning. Se folderen "Gjern bakker - Gudenådalen".

3 Fra banestien kan man tage turen over Gjern Å med tilgrænsende enge til Store Troldhøj med den 75 m stejle, kegleformede top.

4 Selv om Gjern i manges bevidsthed er indbegrebet af 30'ernes danske stationsby, så har Gjern faktisk en lang historie som egnscentrum. Gjern er herredets gamle hovedby, og der har været tingsted nord for byen og galgebakke vest for.

5 Fårvang udviklede sig kraftigt efter jernbanens bygning med sin gode placering, hvor banen krydsede hovedvejen. Stationsbygningen fungerer i dag som fritidsklub.

6 Thorsø, klar en stor stationsby, der også havde endestation for privatbanen "Hammelbanen", som gik fra Århus til Hammel med endestation i Thorsø.

7 Øst for Hagsholm skov ligger det smukt bevarede Hagsholm Voldsted, bestående af en 60 x 60 m stor borgplads, omgivet af en op til 24 m udtørret grav. Der er spor efter et firefløjet anlæg med tårne, der stod færdigt i 1594 og igen blev nedbrudt i 1765.

8 Granslev by og kirke er et besøg værd. Samspillet mellem kirkeanlægget og den enstrengede landsbystruktur er enkel og smuk. Kirken hørte før i tiden under Bidstrup Gods og har derfor nydt godt af godsets midler. Kirketårnet er specielt med sit løgformede spir og ur med kun en viser. Klokkespillet kan høres fire gange i døgnet, kl. 7.00 - 12.00 - 17.00 - 22.00, hvor der spilles salmer, der passer til årstiden. Salmen "Dejlig er jorden" skal dog spilles hver dag.

9 Granslev Å med dens gode vandkvalitet og de varierede, skovklædte skrænter langs hele ådalen, gør den til et af de bedste insektsteder i Danmark. Granslev Å forenes med Lilleåen, som inden den løber ud i Gudenåen, gennemløber godt 34 km.

10 Kirkelandsbyen Laurbjerg blev til stationsby, da to jembanelinier løb sammen i Laurbjerg og gav grundlag for vækst. I et bælte omkring kirken ligger landsbyens ældste beboelseshuse, som omfatter godt en halv snes bindingsværksbygninger.

Her slutter turen på "Gjernbanen", men i slutningen af 1940'erne blev banen mellem Laurbjerg og Langå flyttet vest for Lilleåen. På det gamle spor er der nu en cykel- og gangsti, man kan fortsætte ad. Den gamle rustroede jernbanebro, som man kommer over Gudenåen på ved Langå, er bevarelsesværdig som monument over jernbanens pionertid.

Gjernbanens historie

En jernbanekommision foreslog i 1899 bl.a. en statsbanestrækning fra Langå til Bramminge, "Den jyske Diagonalbane" også kaldet "Den skæve Bane".

Den første delstrækning fra Langå til Silkeborg blev anlagt med jernbaneloven af 27.april 1900. Arbejdet på banen sinkedes noget, da der blev rejst en del kritik af den valgte linieføring. Fra Randers by's side ønskede man, at banen skulle udgå fra denne by. Langå blev valgt på grund af dens betydning som jernbaneknudepunkt.

Årsagen til at banen fysisk skulle udgå fra Laurbjerg, skyldtes det kuperede terræn med mange ådale. Banen kom frem, og den 12. november 1908 åbnede den uden indvielsestid.

Banen havde stor lokal betydning. Flere steder, voksede der en hel by op omkring stationen.

Ved den store statsbanenedlægning i maj 1971 faldt klokken i slag for banen Laurbjerg - Silkeborg.

Færdsel og ophold

- . Færdsel sker på eget ansvar.
- . Stien er ikke lukket, når der er jagt.
- . Henkastning af affald samt brug af åben ild - herunder bålænding er forbudt.
- Uden for stien gælder Naturbeskyttelseslovens almindelige regler. (Folder "Naturen må gerne betrædes - men trød varsomt").

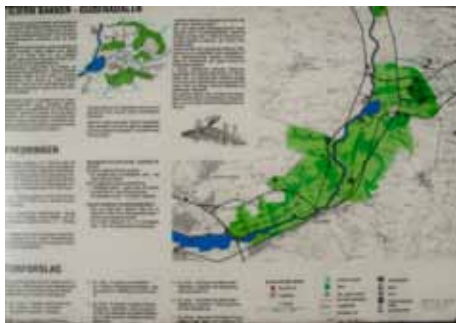
Ved hensynsfuld færden er du med til at værne naturen til glæde for dig selv og andre. Efterlad kun fodspor. God tur!

Opgave?

Til banestien hører sidearealer, som Århus Amt passer. Disse sidearealer er tilplantede for mange år siden og efterhånden har træer og buske udkonkurreret mange planter. Men netop træerne bliver opgaven. Uanset hvor lang ens tur er - om du går, cykler eller rider - hvilken alder du har, kan du lave opgaven med dig selv, eller med dem du følges med. Hvor mange træer og buske ved navn, kan jeg se på turen?

Her er de træer og buske jeg fandt:

ask	eg	hybenrose	røn
ahorn	elm	hylde	skovfyr
birk	hassel	mirabel	tjørn
bjergfyr	hvidel	pil	æble
bøg	hvidgran	rødel	ædelgran
bæverasp	hunderose	rødgran	



Planche

Gjern Bakker - Gudenådalen

Fredningen ved Gjern Bakker og Gudenådalen nordøst for Silkeborg omfatter et meget kuperet terræn med mange forskellige sammenhørende landskabselementer, der domineres af Gudenådalens markante profil og Gjern Bakker. Højderne der kanter ådalen, opleves stærkest og mest dramatisk i Gjern Bakker, hvis højeste punkter er Ashøj (144 m) og Langekol (49 m). Blandt de mest markante er Store Troldhøj



med sin stejle kegleformede top. Bakkelandets uvejsomhed og mangel på menneskelig bosætning har forud påvirket folketroen stærkt, så den vidste at befolke landskabet med trolde og underjordiske væsener. Troen på det overnaturliges eksistens går da også igen i stednavne som Troldhøj og Troldkær.

Gudenåens fugleliv er et kapitel for sig. Vegetationsbræmmen langs åbredden danner gode skjule- og ynglesteder for bluishøns og rørhøns. Specielt er Sminge sø en rig fuglelokalitet, der i sommertiden er befolket med arter som knopsvane, gråand, atlingand, krikand og taffeland. Desuden er søen en af de ret få danske ynglepladser for troldand.

Gennem tiderne har Gudenåen været som en pulsåre for livet i naturen og for menneskenes tilværelse.

Allerede i ældre stenalder fandt en bosætning sted i området, hvor der er gjort en række fund af denne periodes redskaber. I området findes flere gravhøje.

I middelalderen har Gudenåen spillet en stor rolle som "klostercentrum". Der har langs hele Gudenåsystemet været placeret hele 14 klosterstiftelser. Omkring Sminge sø blev der i 1165 af cisterciensermunke oprettet et kloster, der senere blev flyttet til Øm. Tvilum kloster blev grundlagt omkring 1250. Klostret er nu forsvundet med undtagelse af den ejendommelige kullede klosterkirke, opført

af munkesten, der ligger ensomt på Gudenåens østbred.

I forrige århundrede dannede Gudenåen grundlaget for industrialiseringen af byerne langs den. En blomstrende pramfart bragte her, før de store landevejes og jernbaners tid, varer frem og tilbage mellem Silkeborg og flodhavnen i Randers.

Den gamle trædsti, som forløber på Gudenåens venstre bred fra Silkeborg til Kongensbro, er nu en yndet offentlig tilgængelig vandrute.

FREDNINGEN

Fredningen omfatter i alt 1.340 ha. stort set bestående af Gudenåen og dennes dalskrænter. Området der især indeholder naturhistoriske rekreative og undervisningsmæssige værdier, kan betegnes som et regionalt naturområde, der sammen med de tilgrænsende arealer udgør et væsentlig aktivt tor friluftslivet.

Der er offentlig adgang til store dele af fredningen, især til fods ad stier, skovveje og visse markveje.

Der er udlagt flere opholdsarealer, særligt omkring St. Troldhøj i Gjern Bakker, som for størstedelens vedkommende er i offentlig eje.

Fredningen har givet fredningsmyndighederne mulighed for at udføre landskabspleje, med henblik på at bevare de storslåede udsigter udover Gudenådalen.

NATURBESKYTTELSESLOVENS ALMINDELIGE REGLER

Der giver adgang til at gå og cykle:

- På anlagte veje og befæstede stier i det åbne land og i skove.

Der er adgang til at gå og opholde sig:

- I offentlige skove - også uden for vejene
- I private skove - kun på veje og stier
- På udyrkede arealer - der ikke er hegnede

PRIVATE OMRÅDER HAR BEGRÆNSNINGER

- Man må ikke gøre ophold inden for en afstand af 150 m fra beboelsesbygningen i skove og på udyrkede arealer.
- Der er kun adgang fra kl. 7 til solnedgang (nov. - feb. fra solopgang til solnedgang).

TURFORSLAG

Ved almindelig gang kan der regnes med ca. 3 km/time. Turforstagen tager udgangspunkt i fredningerne. Gjern Kommune har anlagt afmærkede ruter udenfor fredningerne.

1 Ca. 16 km. P-pladsen ved Svostrupvej - St. Troldhøj - Sminge - Resenbro - Trækstien - Svostrup P-Pladsen.

2 Ca. 2 km. P-pladsen ved Sørkølvej, St. Troldhøj - Troldkjær P-plads

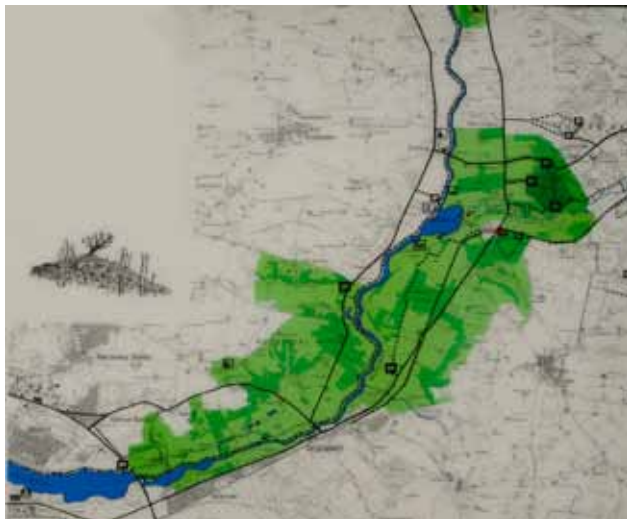
3 Ca. 9 km. P-pladsen ved Sørkølvej St. Troldhøj -Smingegård plantage - retur ad samme sti, offentlig bivej eller banesti.

4 Ca. 8 km. P-pladsen ved Østre Ringvej Trækstien - Resenbro - retur ad samme sti eller fra Resenbro ad Gødvad Mælkevej. (i våde perioder anbefales Gødvad mælkevej).

5 Ca. 5 km. P-pladsen ved Nebel bæk - Trækstien - Fugletårn ved Sminge Sø - retur ad samme sti.

6 Ca. 6 km P-pladsen ved Nebel bæk -Trækstien - Resenbro - retur ad samme sti eller offentlig vej.

7 Ca. 30 km. Banestien - Resenbro til Laurbjerg (Langå). Retur med rutebil nr. 223.





Planche

Trækstiens historie

Trækstiens historie

Den historiske baggrund for stien er Gudenåens benyttelse til pramfart. Hvornår pramfarten begyndte vides ikke, men den kendes med sikkerhed helt tilbage i 1400-tallet. Pramfarten fik for alvor betydning, da den industrielle udvikling i midten af 1800-tallet tog fart. Ned ad åen skulle man blot manøvrere, men op ad åen skulle der trækraft til.

Fra Randers til Bjerringbro kunne arbejdet klares af mennesker - pramdragere. Nogen ulempe var at anlægge en sti for pramdragerne havde man ikke gjort. De var henvist til

selv at finde vej. Efter Bjerringbro tog strømmen i åen til og menneskekraft slog ikke længere til. Her blev heste spændt for prammen. Derfor måtte færdselsmulighederne forbedres, og en egentlig sti langs åen blev anlagt. I pramfartens storhedstid fra 1850 - 1880 var der over 200 pramme på åen.

I takt med jernbanedriftens opsving faldt betydningen af pramfarten, og med etableringen af Tangeværket i 1920 blev der sat et endeligt punktum for pramfarten på Gudenåen.

Det har i mange år været muligt at



benytte trækstien mellem Kongensbro og Silkeborg, som ejes af staten og fra Fladbro til Randers hvor stien tilhører Randers kommune. Efter gennemførelse af fredningssager er der skabt mulighed for at vandre langs åen fra

Randers til Silkeborg, i alt ca. 75 km.

Folder for ruten kan fåes ved henvendelse på biblioteker, turistbureauer samt ved Viborg Amt, Silkeborg Statsskovdistrikt eller Århus Amt.

Skråning og vandløb syd for Laurbjerg. Forårsbillede.

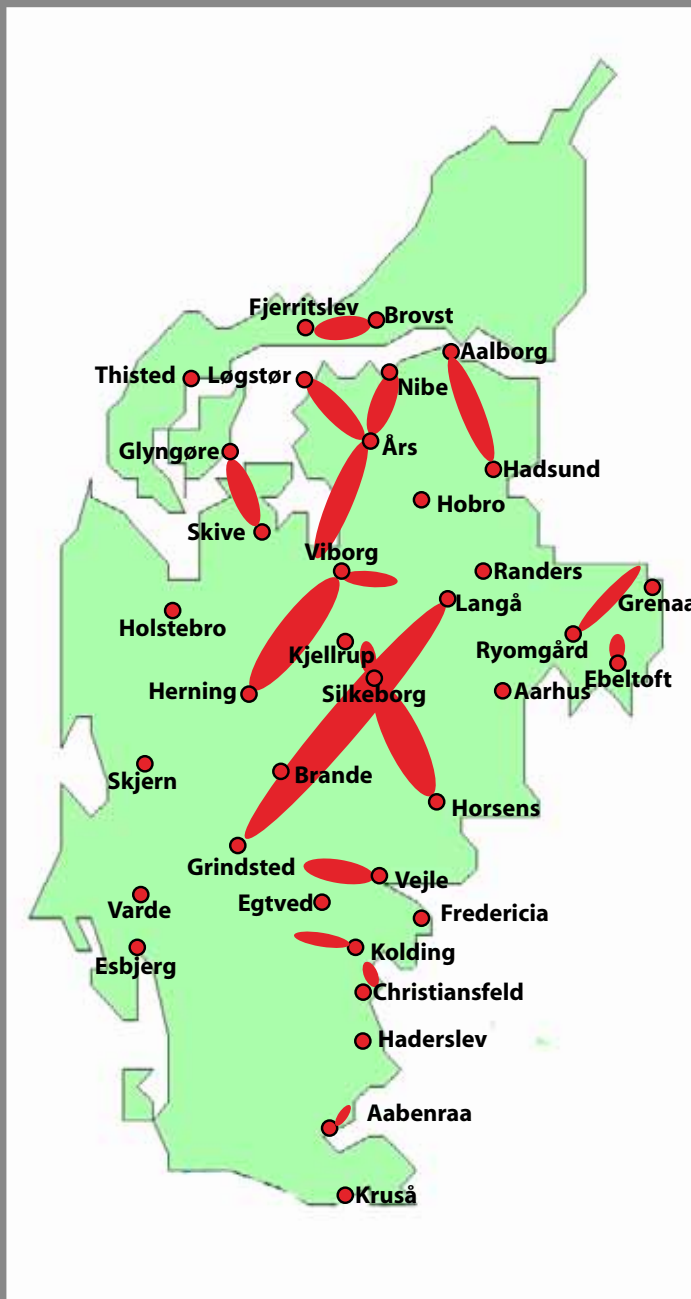




Gjern Å og Gjern Bakker



Annemoner i Gjern Ådal



En tur på landet kan meget vel være en tur på en banesti. Her kan du virkelig opleve naturen i al naturens magt og væld. Så det er bare om at bruge alle sanserne.

På banestierne er der fred og ro. Her er meget natur, og du kan opleve meget kultur. Se de mange seværdigheder der er ganske tæt ved banestierne, smukke huse/bygninger, gamle meget smukke "jernbanebroer", oldtidsminder, museer og meget andet. Du kommer tæt på flora og fauna.

Arealerne ved banestierne er den rene natur, som medvirker til et righoldigt liv. Og der mange fredede arealer tæt ved banestierne.

Der er naturlejrpladser, rasteplasser og ikke at forglemme, grøftkanter. Så tag bare madpakken, kaffen eller en sodavand med, men husk at tage dit affald med hjem!