

Etableringen af Horsens – Bryrup Jernbane i 1897

I april 1897 begyndte entreprenørfirmaet Hoffmann, Hansen & Co. anlæggelsen af banen. De skulle have 619.800 kroner for arbejdet. I februar 1898 var sporlægningen nået til Vestbirk og Gudenåen, hvor banen fik en af sine største slyngninger. Da broarbejdet trak ud, fortsatte sporlægningen på den anden side af åen, og i slutningen af 1898 var skinnerne stort set på plads. Broen var først færdig sidst i januar 1899 og havde da kostet ca. 30.000 kroner, men så var det også Danmarks største jernbanebro 45,7 meter lang og 13,4 meter over Gudenåens vand.

Den 22. april 1899 gjorde indvielsestoget holdt ved broen, så alle de indbudte gæster kunne myldre ned til åen for rigtig at tage broen i øjesyn.

I hele smalsporstiden passede broen sin dont, men da banen i 1920'erne skulle bygges om til normal sporvidde, blev broen til et problem. Man kunne udvide den i bredden eller man kunne bygge en helt ny bro.

Det blev en meget alternativ løsning, som skyldtes, at man i 1924 begyndte anlæggelsen af et vandkraftværk ved Vestbirk. Det krævede en omlægning af åen, således at den vandmængde, der fremover skulle under banen, ikke blev større end, at det kunne klares gennem to rør på to gange to meter.

Derfor blev løsningen en dæmning, og da en skrotning af broen ville blive meget dyr, så meget mere som skrotfirmaet Petersen & Albeck ville have broen serveret i bidder på Gammelstrup station for i det hele taget at købe den, opgav man den tanke og svøbte i stedet broen ind i en dæmning. Det skete ved, at der på broen blev lagt et tipvognsspor med den ene skinne fælles med jernbanesporet.

Så blev pladerne på broen fjernet, og man kunne nu køre tipvognene ud på broen og tømme dem for grus. Dette arbejde begyndte den 18. november 1925, og siden har broen været pakket væk i grus, indtil den nu i 2014 igen kommer frem i dagens lys som et smukt monument over 1800-tallets brobygningskunst.

Daglig drift - dengang

Horsens – Bryrup 1899-1929

Privatbanen Horsens – Bryrup Jernbane blev indviet lørdag den 22. april 1899, hvor et smukt pyntet tog kørte de særligt indbudte en tur på den nye bane. Forud var gået en årelang strid om linjeføring og placering af endestation. Banen blev anlagt som metersporet hvilket var en smallere sporvidde end Statsbanerne. På den 38 km lange strækning var der ti standsningssteder mellem Horsens og Bryrup.

Turen tog to timer og et kvarter.

Prisen for en returbillet til Bryrup var 1 krone og 65 øre på 3. klasse, og folk fyldte banens fine personvogne, så ekstratog måtte sættes ind.

Horsens-Bryrup Silkeborg 1929-1968

Med tiden og især i 1920'erne blev banen hårdt ramt af konkurrencen fra biltrafikken, men i stedet for at blive nedlagt, blev banen forlænget til Silkeborg og bygget om til normal sporvidde, så den 15. april 1929 kunne en helt ny bane tages i brug, men i første omgang kun til Bryrup. Fra d. 10. maj kunne man køre helt til Silkeborg.

Der var nogen skepsis i forbindelse med økonomien omkring Bryrupbanen, og allerede fra 1931-32 var der underskud. Det fulgte banen i resten af dens levetid, dog ikke under besættelsen, og i 1960'erne krævede især Them Kommune, at banen blev nedlagt og erstattet af rutebiler.

Det skete i 1968, men inden da var banen blevet kendt for sine udflugtstog og for restauranten på Vrads Station. Banen gik gennem noget af det smukkeste danske natur der findes, og blev derfor, med rette, kaldt 'Danmarks smukkeste jernbane.' Dens ry bæres flot videre af veteranbanen mellem Bryrup og Vrads, som åbnede i 1969.