

wasserrahmenrichtlinie

1992 erstellte die Amtsverwaltung in Vejle einen Handlungsplan für die Wasserläufe, Bäche und Seen in dem Bereich des Amtes. Gleichzeitig wollte man damit auch die Forderung der EU erfüllen, Sperren und Dämme zu entfernen, und damit in Renaturierungen zu erreichen. Das galt natürlich auch für den Damm von 1929 in dem sich die Brücke verbarg. In den Plänen der Stadt Horsens wurde darauf hingewiesen, kulturhistorisch Bedeutsames besonders zu beachten und zu bewerten.

Mit der Freilegung der Stahlgitterbrücke sollten somit die Ziele der Naturerhaltung und -pflege, die kulturhistorische Bedeutung und Möglichkeiten für den Tourismus in Einklang gebracht werden.

Die Realisierungsphase 2014

Nach dem Beschluss die Brücke "auszugraben", überschlugen sich die Ereignisse. Das erste Stück Gitterwerk wurde am 7. April 2014 freigelegt und bereits zu diesem Zeitpunkt zeigten die Medien und viele Besucher ein besonderes Interesse an dem Projekt. Führungen wurden arrangiert und das Fernsehen war (fast immer) dabei. Für die vielen Interessierten hatte man einen Parkplatz und direkt am Ort des Geschehens eine Aussichtsplattform geschaffen.

Die Brücke wurde in zwei Etappen freigelegt. Zuerst hatte man den oberen waagerechten Teil ausgegraben und dann mit einem Sandstrahlverfahren gereinigt, wo es notwendig war geschliffen und dann alles grundiert und gemalt. Die Malerarbeiten erforderten besondere Sorgfalt. Es durften keine Stellen übersehen werden.

Den Damm im Winter 2013



Grosses Bürgerinteresse während der Arbeiten.

Während des Sandstrahlens wurden die zu bearbeitenden Teile "eingepackt", damit keine giftigen Substanzen in den Fluss gelangen konnten. Mitte August begann die zweite Etappe. Die tragenden Säulen wurden freigelegt und die o.g. Prozedur begann von vorne. Zum Schluss wurden die Geländer und der Brückenbelag aus Red Ironwood angebracht. Das Flussbett erforderte noch einige Korrekturen und an die Verbesserungen der Lebensbedingungen für die Forellen hat man auch gedacht.

Am 13. Dezember 2014 war es dann soweit. Unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung und der Medien wurde "Die wiedergefundene Brücke" wieder eingeweiht.

Juli 2014. Malerarbeiten unterwegs



Wie finde ich diese Brücke?

Die Adresse lautet: Vestbirkvej 2A, Brædstrup. Der Ort ist bei GPS-Suche wichtig! Die Koordinaten sind: 55.973199 und 9.689758

Der Parkplatz ist nur 300 m von der Brücke entfernt. Ein weiterer Platz in der Nähe: Vestbirkvej 46, Brædstrup. Von hier aus erreicht man die Brücke in westlicher Richtung.

Besonders empfehlen kann man die Tour rund um die alte Kleiderfabrik und um das Wasserwerk (ca. 3,7 km). Reiter sollten unbedingt den Seitenstreifen benutzen.

Für längere Aufenthalte empfehlen wir Vestbirk Camping.

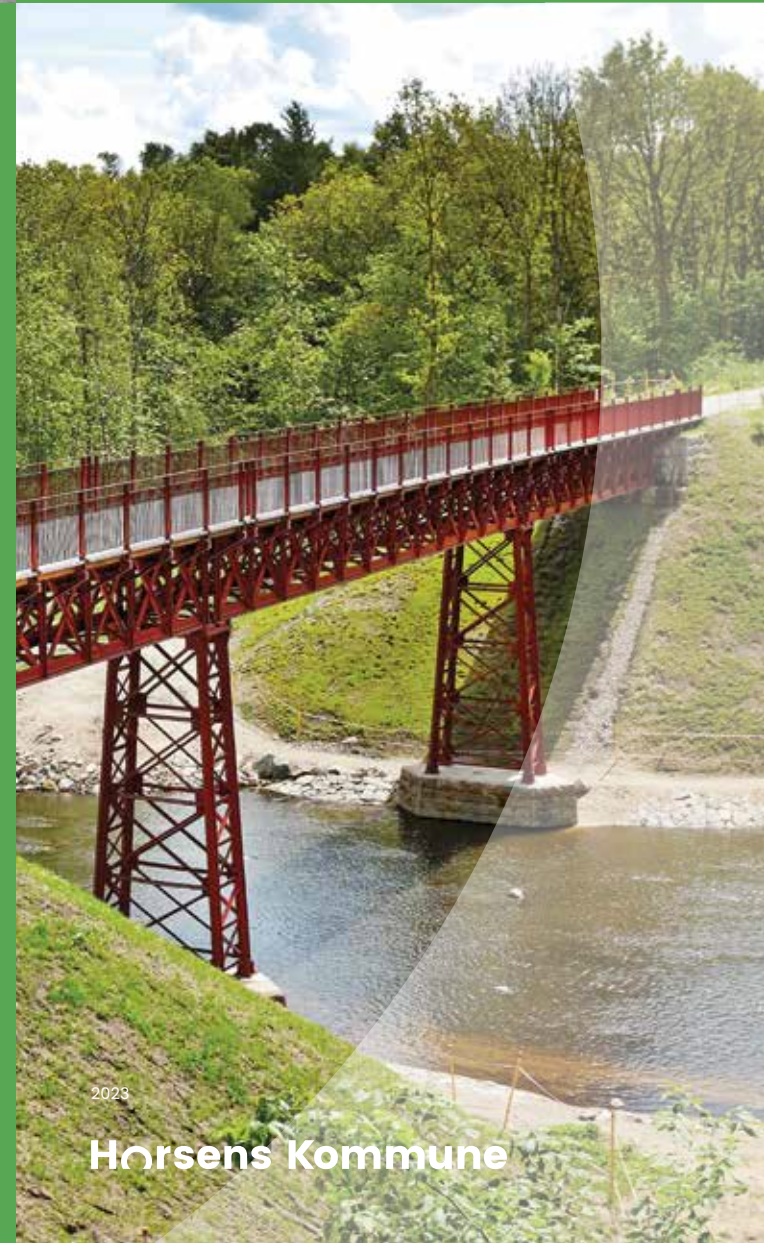
Die Wälder sind Privatbesitz. Der Zugang zu Straßen und Wegen in den Wäldern ist nur möglich 6 Uhr morgens bis Sonnenuntergang.

- Museumsbahn Vrads Bahnhof: +45 75 75 62 20
- Museumsbahn Vrads-Bryrup: +45 75 75 60 35
- Vestbirk Camping: +45 75 78 12 92

Weitere Informationen über Horsens siehe www.kystlandet.de oder scannen Sie den QR-Code.



Die Wiedergefundene Brücke



Die wiedergefundene Brücke

Horsens hat eine grossartige neue und kulturhistorisch wertvolle Attraktion zu bieten. Eine 13,4 m hohe Stahlgitterbrücke, die anlässlich des Baues der Privatbahn von Horsens nach Bryrup errichtet wurde und die Schluchten des Flusses Gudenå überwandt. Das war im Jahre 1899 und bereits 1925 wurde die Brücke in einem riesigen Damm "versteckt". 2014 wurde die Brücke bei Vorbereitungsarbeiten für die Renaturierung der Gudenå "wiedergefunden".

Die Brücke der Schmalspurbahn war zum Zeitpunkt der Erbauung die höchste Stahlgitterbrücke in Skandinavien. Die Firma Hoffmann, Hansen & Co. hat dieses Bauwerk damals für 619.800 DKK. erstellt. Die Einweihung feierte man am 22. April 1899. Die Reise von Horsens nach Bryrup war eine Attraktion, auch wenn eine Fahrkarte 3. Klasse 1.65 DKK. kostete. Dafür konnten die Reisenden 2 Stunden und 15 Minuten lang die Fahrt mit der schönsten Eisenbahn Dänemarks geniessen.

Vestbirk Wasserkraftwerk – Vandkraftværk

In der Nähe des Ortes Vestbirk wurde bereits seit 1850 die Wasserkraft der Gudenå industriell genutzt, um die Web- und Nähmaschinen einer Garn- und Trikotagenfabrik anzutreiben. Über 100 Menschen arbeiteten dort. 1920 wurde die Fabrik durch einen Großbrand zerstört. Die Industrialisierung verlangte in diesen Jahren ein Neu- und Umdenken.

Elektrizität sollte künftig die Maschinen antreiben. 1924 konnte man in Vestbirk ein Wasserkraftwerk einweihen. Dafür waren vorab erhebliche Veränderungen an dem Lauf

Rast oder Picknick: In der Nähe der Brücke wurden Bänke und Tische aufgestellt.



Vestbirk Wasserkraftwerk.

der Gudenå notwendig. 120.000 m³ Erde mussten auf Loren weg transportiert werden. Mit Schleusen und Dämmen wurde ein Gefälle des Flusses von 10 Metern geschaffen. Damit konnte man die neuen Francis-Turbinen antreiben. 12 m³ Wasser pro Sekunde bewegten die Schaufeln der Turbine. So erreichte man eine Leistung von 10.000 Volt Wechselstrom.

Die Seen

Durch den Damm der den Lauf der Gudenå abspernte und regulierte entstanden drei neue Seen: Bredvad Sø, Vestbirk Sø und Naldal Sø. Zwischen den beiden letzt genannten Seen hatte man einen Kanal angelegt, um dem Wasserkraftwerk immer die notwendigen Wassermengen zur Verfügung stellen zu können. Der Bredvad Sø ist heute fast versandet.

Brücke wurde zum Eisenbahndamm

Zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Werkes sollte die Spurweite der Bahn von Schmalspur auf Normalspur erweitert und diese dann bis Silkeborg verlängert werden. Da die Brücke für die Schmalspurbahn konstruiert und gebaut wurde, musste jetzt eine Lösung gefunden werden, um die Gudenå zu überwinden. Ein entsprechend breiter Damm wurde errichtet und für den Durchfluss der Wassermassen baute man zwei grosse Betonrohre ein. Über der vorhandenen Stahlgitterbrücke errichtete man wegen der damals niedrigen Schrottpreise einen Damm. Im November 1925 begann man diesen Damm zu bauen und im April 1929 konnte die neue Normalspurbahn den Betrieb aufnehmen. Bis zur entgeltigen Stilllegung der Strecke 1968 konnte die Bahn nie mehr rentabel betrieben werden. Ein kleiner Rest der Strecke bildet heute die Gleisanlage der Museumsbahn von Vrads nach Bryrup.

