Cykelholdet bestående af Kent (tv) , forfatteren til artiklen (i midten) og Anton (th) gør ophold på Lundum station den 17. juli 2013

På sporet af Danmarks smukkeste Jernbane

Horsens–Bryrup–Silkeborg Privatbane (HBS)

Tekst og fotos: Peter Mazanti Albertsen

Den nedlagte privatbane er kendt vidt omkring som en populær cykel- og vandrerute. I fjor fik den følge af en ny turistattraktion, den smalsporede gitterbro over Gudenåen, der blev frigravet efter 85 års glemsel i en banedæmning. Men naturstien Horsens–Silkeborg rummer også mange andre oplevelser, og kan som en af de få cykel- og vandrestier ad nedlagte jernbanestrækninger stadig fremvise et autentisk eksempel på et privatbanemiljø anno 1965 mellem Bryrup og Vrads. Vores cykeltur på strækningen blev gennemført i juli 2013 og igen i maj 2014.

Forhistorien

De første planer for en jernbane mellem Horsens og Brædstrup fremkom omkring 1875, men det var først i den store jernbanelov af 1894, at der tilvejebragtes lovhjemmel for et sådant baneanlæg. Den 20. maj 1896 blev der udstedt koncession til Horsens–Bryrup Jernbaneselskab, og i foråret 1897 påbegyndtes anlægsarbejdet.

Banen til Bryrup blev bygget som smalsporet med sporvidden 1.000 mm af sparehensyn, og hastigheden var maksimalt 30 kilometer i timen. Banen indviedes højtideligt den 22. april 1899. Den følgende dag startede den daglige drift med to tog i hver retning. Banen havde driftsfællesskab med Horsens–Tørring banen, idet HBJ, som var banens ejendomsmærke, benyttede Horsens–Tørring banens spor fra Horsens til Lund.

De havde fælles station i Horsens samt fælles værksted m.v. Bryrupbanen anskaffede et antal normalsporede transportører, der anvendtes til at føre de smalsporede privatbanevogne via DSB's havnebane til Horsens Havn. Al gods skulle læsses om, når det skulle med de tilstødende baner fra Horsens og det blev en dyr fornøjelse, viste det sig.

Da man gerne ville have banen forlænget til en DSB station længere nord på, snakkede man først om en ny bane til Hjøllund og senere til Funder. Men da den tredje og sidste jernbanelov af 20. marts 1918 indeholdt en jernbane fra Bryrup til Silkeborg og en ombygning af den smalsporede Horsens–Bryrup bane til normalspor, endte det med denne løsning.

I 1929 blev hele strækningen ombygget til normalspor med sporvidde 1.435 mm og forlænget til Silkeborg, i alt 61 kilometer. Den 16. april 1929 erstattedes de gamle smalsporede tog med moderne nye normalsporede tog mellem Horsens og Bryrup. Forlængelsen til Silkeborg var dog først klar knap en måned senere.

Den 10. maj 1929 kunne Horsens–Bryrup–Silkeborg banen indvies under festlige

Lundum station er smukt istandsat og har stadig en intakt perron til at pryde miljøet omkring stationen, det eneste der mangler er sporet til Silkeborg. Th. ses pakhuset.

former, og den følgende dag startede driften med seks tog dagligt i hver retning på hverdage, og fem tog på søn- og helligdage. Desuden fik den nye bane eget spor mellem Horsens og Lund, og var som sådan en af Danmarks kønneste jernbanestrækninger, idet den 61 kilometer lange bane gennemløb særdeles smukke landskaber. Men ikke alt godt varer evigt! Banen kæmpede en hård dødskamp i 1960'erne som så mange andre privatbaner, man forsøgte at lokke publikum til med restaurationstog og juletræstog, men den 30. marts 1968 drog banen sit sidste suk efter 68 år, 11 måneder og 8 dages kørsel. Hvorefter banen blev nedlagt totalt.

Men i det her tilfælde var der et liv efter døden. Trods mange vanskeligheder, lykkedes det med urmager Noes Tolstrup fra Bryrup som foregangsmand, at få toget tilbage på banen – dog kun på strækningen fra Bryrup til Vrads. Det uigenkaldelig sidste tog kørte fra Horsens den 16. november 1968 med vogne og lokomotiver til den ny veteranbane.

Den 26. april 1969 begyndte veteranbanen på det 5 kilometer lange spor at køre med tog, og det er blevet en turistattraktion, som starter Palmesøndag. I sommerhalvåret kan man komme på udflugt i et særdeles smukt stykke natur tæt på Kvindsø, Kulsø og Snabe Igelsø – alene navnene sætter fantasien i gang! En flok frivillige holder banen kørende, de mødes hver torsdag i remisen i Bryrup, og der er nok at se til. Man kan ikke længere få reservedele til de gamle tog, så alt skal håndlaves, det går vinteren med. Belønningen kommer så til foråret, når togene med personale atter kommer på banen, kåde og sprælske som en flok stude, der jubler på vej ud af stalddøren ved synet af de lysegrønne marker.

Foruden vedligeholdelsen af tog og banenet står veteranklubben også for driften af den veldrevne jernbanestation i Vrads. Kan man ikke få nok af jernbanenostalgien, skal det nævnes, at Trip Trap, som laver gipsmodeller i størrelse 1:87, også har en model af Vrads station på programmet. Veteranbanen Bryrup–Vrads transporterer i dag 35.000 passagerer om året med damptog, motorvogne og skinnebusser.

Så må vi hellere komme i gang med turen, og så vidt jeg har fundet ud af er der aldrig i jernbanebladene skrevet om denne strækning.

Vi var tre der cyklede turen onsdag den 17. juli 2013: Kent, Anton og mig. Vi mødtes på DSB stationen i Horsens og herfra løb banen i nordlig retning, og stien begynder ca. 500 meter nord for landevejskrydset Silkeborgvej/Skanderborgvej. Fra dette kryds kører man ca. 400 meter ad en almindelig cykelsti. (Provstlundstien), hvorefter der fører en tunnel ind under landevejen over til naturstiens begyndelse. (Bryrupbanestien Nr. 31). Så er det bare med at komme ud ad sporet – den nedlagte jernbane mellem de midtjyske byer, og bortset fra lidt grusvej og et markspor et kort stykke ude på ruten er der glimrende asfaltbelægning hele vejen. Man kommer ikke ud for de store strabadser, når man triller af sted på banen, det er fladt, der er ingen biler og busser, det er den ideelle cykelferie, også for familier med børn. Dog skal det siges, at stien har nogle lange, svage stigninger og fald nord for Brædstrup, når man kører ind i Søhøjlandet, men det er ikke noget, der kan forstyrre hjerterytmen i nævneværdig grad. Banen er gravet gennem bakker og ført over dæmninger, så man nogle steder føler sig „højt til hest", andre steder mærker man højderne omkring sig. Meget varieret og smukt.

Fra Horsens til Lund kan man godt fornemme smalsporstiden, idet banetracéen og cykelstien er ekstra bred her. Det skyldtes, at de smalsporede Horsens–Tørring og Horsens–Bryrup baner begge havde deres spor. Efter ombygningen var der kun et fælles hovedspor. Fra Horsens til Bryrup er gang- og cykelsporet belagt med stabilt grus. Cykelsporet er fast og godt at køre på, men fra Lund og til Bryrup bliver det smalt.

6,3 km fra Horsens lå den første station LUND, den er der dog ikke mere, da den allerede blev revet ned i 1970. Men vi så stationspladsen, hvor vi lige var inde ved bageren og købe lidt forsyninger til turen. Fra Lund station løb banen i nordlig retning og vi når 10,3 km fra Horsens LUNDUM station.

Steenbjerg station med tilbygning den 17. juli 2013.

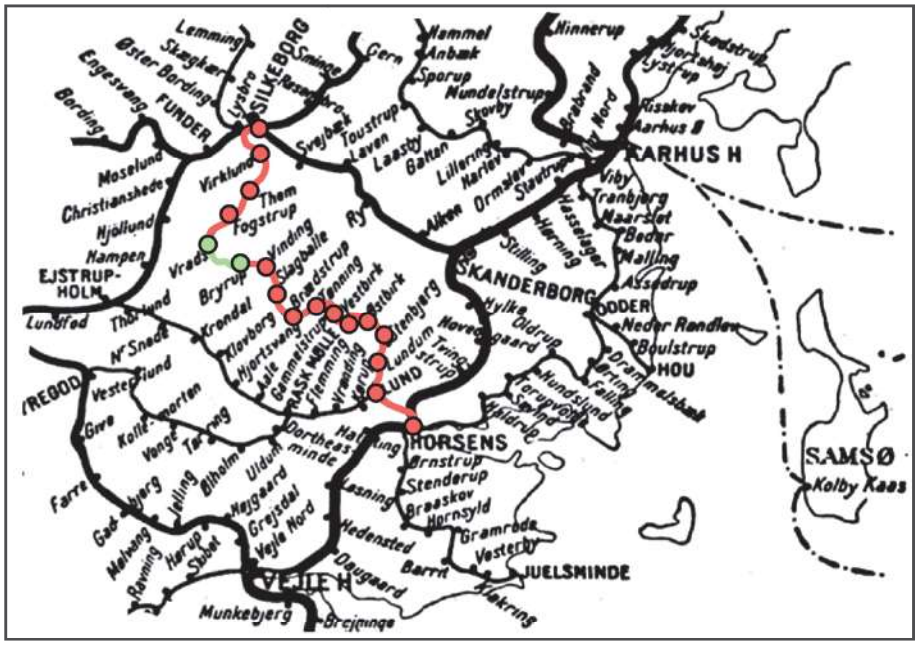
Stationerne i Østbirk (tv.) og Vestbirk (th.) den 17. juli 2013.

Den er et besøg værd, den nye formand for DJK Midtjylland *Willy Suhr Rasmussen* bor her med sin kone, og han er i fuld gang med at føre stationen tilbage til dens oprindelige udseende, hvilket også hjælpes af, at såvel varehuset som kvægfolden er bevaret. På den måde vil Lundum station kunne blive et kulturminde om den bygningstype, der var gængs på den gamle del af banen, ganske som Vrads station er det for den nye banedel til Silkeborg, hvilket vil være til glæde for de mange, der benytter naturstien på banens område. På den bevarede perron står en gul og rustrød skinnecykel, som I kan se på billedet sammen med os tre cyklister. Desuden er det dejligt at se at stationsskiltene på næsten alle stationerne er bevaret. Nå, tilbage til Lundum station. Da Willy hørte at vi var interesseret, var vi hos ham 1 time og 15 minutter, vi var også inde og se billetlugen, som også er der endnu Desuden har jeg talt med ham siden, og han fortalte at han også har fået reklame-emaljeskilte hængt op som der også var, da banen kørte.

Fra Lundum steg banen i en smal dal op mod STENBJERG station, som vi når 12,7 km fra Horsens. Her er der blevet bygget til stationen og omme fra gadesiden har de lavet en udestue, hvor det gamle stationsskilt hænger. Efter Stenbjerg løb banen ind i en kurve og 16,5 km fra Horsens når vi ØSTBIRK station. Stationen havde lige til banens lukning en betydelig persontrafik og betydelige godstransporter med vognladningsgods. Virksomhederne i Østbirk var flittige brugere af deres bane. Stationen er i dag „Boligstation".

Næste station VESTBIRK, nåedes efter 18,6 km fra Horsens. Den var flot bevaret trods der er bygget noget til. Pakhuset var der stadig. Stationsskiltet hænger også her. Herefter gennemløb banen en del af de delstrækninger, der var med til at give HBS dens uofficielle navn: Danmarks smukkeste jernbane.

I en stor bue løb banen op mod Gammelstrup. Syd for Gammelstrup krydses Nåldal sø og Vestbirk sø på dæmninger, og Gudenåen. I smalsporstiden på en imponerende stålgitterbro, der fra april 1899, hvor banen åbnede, var Danmarks største jernbanebro, 45,7 meter lang, og hævet 13,4 meter over åens rivende strøm. I 1929 blev banen ombygget til normalspor og forlænget



Stationen i Gammelstrup med intakt toiletbygning.

til Silkeborg. Dengang tjekkede man, hvad gitterkonstruktionen kunne indbringe som gammelt jern. Men jernprisen var lav og arbejdet omfattende, så det endte med at man omdannede brodelen til banedæmning i stedet. Broen blev i stedet begravet under tonsvis af sand, og Gudenåen ført gennem et cementrør og her lå den så til 2013, hvor den atter blev genfundet. Mere om broen sidst i artiklen.

Vi cykler videre og når GAMMELSTRUP station, 21,2 km fra Horsens. Den ligger ret øde, hvorfor den i banens sidste år var nedrykket til trinbræt – perronkanten hvor trinbrættet har stået findes endnu. Stationen ligner sig selv og stationsskiltet findes også her. Vi cykler videre, og så skal man ikke glemme frugttræerne langs banen som er talrige, de er et resultat af, at banens passagerer har spist især æbler og smidt skrogene ud ad vinduerne. Det har givet spirer til nye træer.

Fra Gammelstrup løber banen nord om bakkedraget op til TØNNING station, 23,6 km fra Horsens. Stationen ligner sig selv med stationsskiltet og pakhuset, hvor der står et jernbaneskilt „Pas på Toget". Det eneste der skæmmer stationsbygningen på perronsiden er en udestue, de har fået lavet.

Fra Tønning løb banen i sydvestlig retning, og når BRÆDSTRUP station, 27,4 km fra

Tønning station har fået en ny udestue bygget på den tidligere perron. Pakhus og toiletbygning findes stadig.

Horsens. Stationsbygningen er en fryd for øjet i sin velrenoverede røde murstenspragt. For få år siden overtog firmaet Lidegaard Revision & Rådgivning den gamle stationsbygning og renoverede den på fornem vis. Den 11. april 2008 kunne bygningen indvies og står nu som et fint minde over arkitekt Viggo Bertrams virke på Bryrupbanen. Han har tegnet alle stationerne på strækningen. På „Perronen" står en „gammel" åben godsvogn i lige så flot stand. En fladvogn, der er bygget op efter originale tegninger fra 1890. Hjul, fjedre og puffere er originale. Metallet er sandblæst og varmegalvaniseret ved 700 grader, og plankerne er grundet og malet to gange i den oprindelige kulør. Alt sammen på den bedste håndværksmæssige vis, så vognen kan holde i 200 år. Så nu er Brædstrup en jernbaneby igen – næsten da. Banedanmark har lagt 35 meter spor, som vognen står på. Det bliver dog ikke gods, som vognen skal bære. Den skal stå som et vartegn om byens fortid som stationsby, men vil også kunne bruges til eksempelvis et orkester, til kunstudstillinger eller til at holde tale fra. Indviet den 2. august 2011. Stationsskiltet findes også her. Foran stationen ligger nylagte, sandstrøede fliser.

Vi triller videre fra Brædstrup og følger banen stik nord til den øde SLAGBALLE station, 30,7 km fra Horsens. Turens geografiske højdepunkt er her, da Slagballe station med sine ca. 120 meter over havet var en af Danmarks højest beliggende stationer. Efterfølgende har jeg hørt, at det er Hovedgaard station mellem Skanderborg og Horsens, der ligger højest.

Vi fotograferede ikke stationen i Slagballe, da det var nye der havde købt den og de var ved at renovere den, så man ikke kunne se det havde været en station mere. Så vi cyklede videre til næste station, som er VINDING, 34,2 km fra Horsens. Her ligner stationen sig selv, og pakhuset er der også.

Fra Vinding station løb banen i vestlig retning frem gennem den smukke Kaldal og nåede BRYRUP station 37,8 km fra Horsens. Bryrup var endestationen, da banen var smalsporet (1899-1929). Den gamle stationsbygning findes endnu, den ligner Østbirk station. Ved ombygningen til normalspor forenkledes sporsystemet en smule. Samtidig blev der bygget en ny jernbanestation, som også ligger her endnu. Vi fortsætter lige over Silkeborg–

Brædstrup station er sat smukt i stand, og har tilliget fået opsat en fladvogn på en sporramme.

Stationerne i Bryrup, den oprindelige fra smalsporstiden tv. og den nye fra normalsporet th.

Horsens landevej og ovre på den anden side kan man stige på toget i Bryrup, her kan man også komme over i vognhallen og se størstedelen af Veteranbanen Bryrup–Vrads' materiel, som holder til her. Kommer man på en af veteranbanens køredage, kan man komme med en rød Triangel-motorvogn, damplokomotiv eller med en skinnebus ud på de fem kilometer skinner til Vrads.
Vi kom desværre for sent til dagens sidste afgang, så vi måtte cykle mellem de to byer, og belave os på et par gedigne bakker undervejs. Men så fik vi også set SKÅNINGBRO trinbræt, 39,2 km fra Horsens. Stoppestedet blev oprettet den 21. juni 1929. Stoppestedet har siden været genstand for megen presseomtale, fordi læskuret ikke var af den vanlige slags som et gammelt bremsehus, men en herlig løvklædt hytte. Signalet som skal drejes hvis man skal med veterantoget findes stadigt. Her står „Drej signalets skive mod toget og det standser".

Vi cykler videre og ruller ind på VRADS station, 41,8 km fra Horsens. Her er kiosk og restaurant, man kan spise ved hvide borde med rødternede duge på perronen og i spisevognene, som nu holder bagved stationen. Den gamle ventesal med kakkelovnen og kontoret med billetlugen er bevaret, man bliver som knægt igen. Udenfor på sporarealet er man ved at lave en drejeskive, som lokomotiverne kan vendes på. Stationsskiltene Bryrup, Skåningbro og Vrads findes også her.

Fra Vrads station til Silkeborg er gang- og cykelsporet belagt med asfalt, der dog på nogle strækninger kan være noget ujævn. Så alt i alt kan det siges, at naturstien er bedst egnet for dem, der har god tid og vil nyde naturen ligesom os tre. Banen slynger sig i nordlig retning gennem et afvekslende skov-, hede- og bakkelandskab. Det er en rigtig flot tur herfra og til FOGSTRUP station, 46,8 km fra Horsens. Den lå ret øde, og blev allerede nedlagt den 1. oktober 1962, bortsolgt og omdannet til trinbræt. Her er bevaret døren ind til ventesalen, og det står på døren ligesom i Vrads.

Vi cykler videre til THEM BY station, som ligger 50,8 km fra Horsens. Stationen lå i den nordlige del af landsbyen. Vi fotograferede ikke stationen, da den er lavet meget om og kun der hvor der var offentlige toiletter, kan man se at det har været en station. Selve hovedbygningen ligner et stort parcelhus i dag.

Vi ruller videre til VIRKLUND station, som ligger 55,8 km fra Horsens. Den lå på vestsiden af landevejen. I 1961 blev stationsbygningen fra 1935 renoveret og i dag er den blevet endnu mere ombygget, så heller ikke den ligner en station mere.

Strækningen mellem Bryrup og Vrads er i dag veteranbane, og her emmer det stadig af privatbanemiljø.

Herfra cykler vi videre og når endestationen SILKEBORG, 60,9 km fra Horsens. Privatbanestationen lå syd for statsbanestationen, som hørte til en af de store jernbaneknudepunkter før i tiden med spor i seks retninger: De to DSB strækninger „Den skæve bane" Langå–Silkeborg–Brande–Grindsted–Bramming, og den stadig aktive Skanderborg-Silkeborg–Herning–Skjern banen, samt de to privatbaner Horsens–Bryrup–Silkeborg og Silkeborg–Kjellerup–Rødkærsbro. I alt spor i seks retninger, dog med den detalje at statsbanerne delte spor ud til Funder, hvor der blev grenet af mod Herning henholdsvis Brande.

I Silkeborg slutter vores dejlige cykeltur, vejret var med os og vi nyder en is på banegården inden Kent tager videre på cyklen til Hørning, hvor han bor, og Anton og jeg tager toget til Herning, hvor vi bor.

Turen kan anbefales til alle, som har lyst til at tage ud at kigge på de nedlagte jernbanestationer og en lille togtur fra Bryrup til Vrads eller omvendt. Lige lidt mere om Bryrupbanestien: For 3-4 år siden blev den 60 kilometer lange natursti på den gamle Bryrupbane genåbnet, så man igen kunne cykle, vandre og ride ad den nedlagte jernbanesti, der løber igennem nogle af vore dejligste natur- og skovområder i Midtjylland. Det er der rigtige mange, der har haft glæde af, i de år der er gået. Tidligere var det mest vandrende og ridende, der kunne bruge stien. Ud fra trafikken kan man tydeligt se, at de stadig er der, men også cyklisterne og rulleskøjteløberne har taget stien i brug nu. Desuden er den med den nye faste belægning også velegnet for kørestolsbrugere, hvad den afgjort ikke var før. Stien er blevet hovedfærdselsåre for folk, der skal ud at have en god naturoplevelse i det smukke østjyske landskab.

Der er forholdsvis nye raste- og teltpladser langs ruten. På nogle af dem er der lavet shelters, dvs. læskure, hvor man kan sove, så man slipper for at tage telt med, hvis man vil overnatte. På teltpladsen ved Brædstrup er shelteren bygget som et halmhus, og samtidig er teltpladsen gjort handicapvenlig. Således er der ved bålpladsen lavet plads til kørestole, og der er mulighed for opladning af elektriske kørestole på pladsen. Her er opsat et solcellepanel, så strømmen herfra kan genoplade kørestole. Ideen hertil er ret ny, der er tale om et forsøg, som med tiden skal vise, om metoden også kan bruges andre steder, hvor der er behov for el langt fra eksisterende ledningsnet. Desuden er der sørget for ramper til halmhuset – for de der kommer til hest er der sågar en indhegning, hvor hesten kan være i fred og ro. Jo, der er bestemt sket noget med jernbanestien, siden jeg sidst kørte på den i 1998, hvor den var i meget dårlig stand.

Vrads station med skinnebussen HBS SM 212 i spor 1. Bagved holder spisevognene til restaurenten.

Fredag den 23. maj 2014 var Anton og jeg atter en tur ude ved den gamle jernbanebro syd for Gammelstrup station. Et Herning-firma med speciale i naturgenopretning havde indtaget en hovedrolle i forbindelse med årets hidtil mest spektakulære udgravningsprojekt i Jylland. Firmaet Anton Christensen med hovedsæde i Snejbjerg stod for udgravningen af „den hemmelige bro" ved Vestbirk nær Horsens. Det særlige ved broen er ikke så meget, at den er 115 år gammel og i snart 85 år har været skjult under tonstungt sand, men at den var stort set ubeskadiget. Og at den nu ikke blot frilægges, men også restaureres for et beløb på godt 6 millioner kroner. Med støtte fra Horsens Kommune, Miljøministeriet, Ministeriet for fødevarer, landbrug og fiskeri samt EU, genopstod den gamle jernbane-gitterbro i 2014 i sin fordums glans

Direktør Leif Christensen fra entreprenørfirmaet lægger ikke skjul på sin begejstring over den usædvanlige opgave med at fjerne den 15 meter høje jernbanedæmning, der har dækket den gamle bro og fungeret som natursti. Ved at dække broens gitterkonstruktion med sand og ikke jord og ler fra Gudenådalen, blev den gamle konstruktion ikke blot tildækket, men også bevaret. Som udgravningerne med både tungt og let entreprenørmateriel skred frem, forbløffedes sagkyndige over, hvor godt broen er bevaret. Bortset fra enkelte småskader efter senere års kabelarbejde står broen med gitterværk og nagler dækket af original maling.

Fogstrup station (tv.) og Virklund station (th.) er begge ombyggede. Begge fotos den 17. juli 2013.