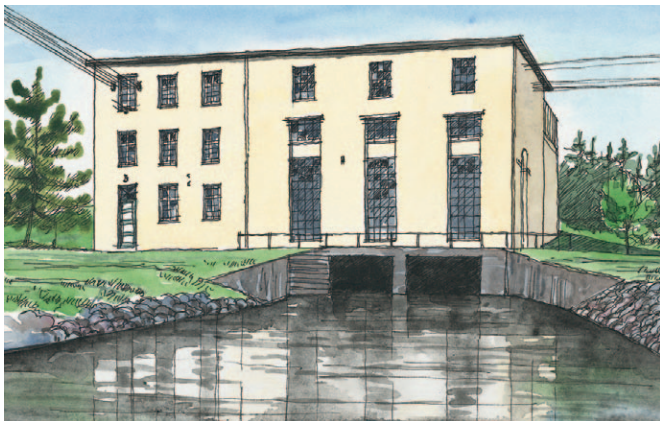


Vandkraft omkring Vestbirk

1. verdenskrigs knaphed på kul og olie førte til overvejelser om at udnytte Gudenåens fald ved Vestbirk til elproduktion. Ved at opstemme Gudenåen kunne opnås et fald på 10 meter.

Et industrieventyr

Tekstilindustrien udnyttede allerede vandkraften på stedet. 1848 stod Vestbirk Trikotagefabrik færdig, og møllehjul satte gang i spindemaskiner, væve og symaskiner. Fabrikken fremstillede klæde og garn og beskæftigede på sit højeste i 1880'erne 70-80 arbejdere. I 1899 blev skinnerne lagt til jernbanen fra Horsens til Bryrup. Et kontant tilskud fra Trikotagefabrikken til baneprojektet sikrede en station ved Gammelstrup. Produktionen endte brat med en brand i 1920. Kun fabrikantens bolig, en arbejderbolig og en lagerbygning undgik flammerne, og kan endnu ses langs Vestbirk-Gammelstrupvejen. Efter branden var vejen åbnet for planerne om et vandkraftværk.



Kraftværksbyggeriet forvandler landskabet

Et kæmpe anlægsarbejde blev sat i gang med kanaler, dæmninger og nye søer. Den 27. november 1924 blev frislusen lukket og afskar Gudenåen fra sit gamle løb. Vandet steg og dannede hurtigt Bredvad Sø. De følgende dage bredte vandet sig og skabte yderligere Naldal Sø og Vestbirk Sø. 2. december var vandet nået til Vestbirk Vandkraftværk og elproduktionen kunne gå i gang. Et helt nyt landskab var skabt omkring Vestbirk med lange kanaler og de nye store kraftværkssøer. Et rigt fugleliv har siden tilpasset sig den nye natur. Fiskenes vandring var derimod blevet forhindret, men et nyt stryg ved frislusen har atter givet fisk og andre vandløbsdyr adgang op i Gudenåen.

I dag er det historie...

Kraftværket producerer fortsat 2 mio. kwh. om året. Fra i starten at dække en stor del af forsyningsområdet udgør det i dag kun en halv procent af forbruget. Kraftværkets funktion i dag er derfor mere at fortælle historie end at producere strøm.

Velkommen på Naturstien Horsens - Silkeborg

Den nedlagte jernbane mellem Horsens og Silkeborg fører i dag cyklister, vandrere og ryttere gennem frodige ådale, åbne herregårdslandskaber, lyngklædte hedeområder, gamle bøgeskove og det bakkede midtjyske Søhøjland. Med asfaltbelægning i stiens ene side kan cykler, kørestole, klapvogne og rulleskøjter nemt komme frem, mens en grusbelægning i stiens anden side især er for ryttere og vandrere. En 5 km lang strækning af banen fungerer som jernbane med veterantog i sommerhalvåret. Her følger naturstien skovveje.

En handicapvenlig natursti

Stiens fortid som jernbane betyder, at stigninger og fald undervejs er begrænsede. Samtidig har stien en plan belægning og er godt beskyttet fra den motoriserede trafik.

Rast og overnatning

Der er primitive overnatningspladser med shelters, vand og multitoiletter for hver 10-15 kilometer. Yderligere giver rasteplasser med borde og bænke mulighed for hvil undervejs.

Et net af cykel- og vandreruter

Bryrupbanen indgår i det regionale cykelrutenet. Mellem Horsens og Vinding følges regional cykelrute 31. Herfra fortsætter Bryrupbanestien vestpå til Vrads Station ad national cykelrute 4. Resten af turen til Silkeborg fortsætter ad regional cykelrute 13. Regional cykelrute nr. 33 "Gudenådalen" krydser Bryrupbanestien mellem Tønning og Træden. Fra Silkeborg er der for vandrere mulighed for at følge Trækstien langs Gudenåen, Randers-Silkeborg eller vandreruten Århus-Silkeborg.

Naturstien administreres af Skov- og Naturstyrelsen ved Silkeborg Statskovdistrikt, tlf. 86820844, skovognatur.dk

Folderen er udarbejdet i samarbejde mellem:

SKOV- OG NATURSTYRELSEN



ÅRHUS AMT



VEJLE AMT



● Naturstien
Horsens - Silkeborg



Serien »Vandreture« er foldere over udvalgte naturområder. De fås på biblioteker og turistbureauer, samt ved indgangene til mange af områderne. De findes også på skovognatur.dk

Miljøministeriet
Skov- og Naturstyrelsen



– forvalter statsejede skove og andre naturområder i hele landet. Ved driften tages hensyn til befolkningens friluftsliv, produktion af træ og beskyttelse af natur- og kulturværdier.

Naturstien Horsens-Silkeborg



Miljøministeriet
Skov- og Naturstyrelsen
Vandreture nr. 26



"Danmarks smukkeste jernbane"

Sådan lød det uofficielle navn for jernbanen fra Horsens til Bryrup, der blev indviet den 22. april 1899. Med to daglige afgange i hver retning sikrede damplokomotiver transporten af personer og gods. Senere overtog dieseldrevne tog. Og efter næsten 70 års togdrift blev sporet endelig overtaget af vandrere, cyklister og ryttere i 1968. På strækningen mellem Bryrup og Vrads genopliver Veteranbanen hvert år togdriften i sommerperioden.



Fra smalspor til normalspor

Horsens-Bryrupbanen blev bygget med smalspor, som mange andre privatbaner. Banen betjente især oplandstrafik til købstaden Horsens. Men den smalsporede bane havde sine begrænsninger. Den maximale kørehastighed var 30 km/t, og gods der skulle transporteres videre fra Horsens med statsbanerne, skulle læsses om til vogne med normalspor. Den smalsporede bane blev derfor bygget om til normalspor på strækningen Horsens-Bryrup, og samtidig blev banen forlænget til Silkeborg. Den samlede strækning på 60 km stod færdig i 1929. Herefter var der 6 togetagange om dagen i hver retning.

Banens liv

Horsens-Bryrup-Silkeborgbanen løb gennem et ret tæt befolket østjysk landbrugsområde. Banen transporterede en blanding af passagerer, gødnings- og foderstoffer og dyr til slagteriet. Op gennem 1960-erne tabte mange privatbaner terræn til biltransporten, og Horsens-Silkeborgbanen var ingen undtagelse. Den 30. marts 1968 kørte det sidste tog på ruten. Skinnerne blev taget op og jernbanearealet overgik til statens eje. Dog blev et 5 km langt stykke af banen mellem Bryrup og Vrads bevaret efter initiativ fra en række Bryrupborgere, som stiftede veteranbaneklubben. Veteranbanen og stationsbygningerne i Vrads med restauration og en lille historisk samling om banen drives i dag af veteranbaneklubben.



Naturen langs banen

Bryrupbanestien slynger sig fra den østjyske fede moræne til det midtjyske sandede israndsområde. Jordbunden veksler derfor meget langs banen. Flere steder er banen gravet gennem bakker, og andre steder ligger sporet på en dæmning. Det er alt sammen med til at gøre banens omgivelser meget varierede. Baneskrænterne har oprindeligt været åbne, men de er langsomt vokset til med træer. Blandt træerne falder især frugttræerne i øjnene. De er resultatet af, at passagererne har spist frugt under rejsen – og særligt æbler. Siden er skrogene smidt ud af vinduerne, og enkelte er spiret. En tur langs banen i dag kan derfor være en kulinarisk oplevelse gennem alle mulige slags æbler, enkelte pærer, mirabeller, kirsebær og blommer. Frugttræerne er hyppigst, hvor der ikke er skov i nærheden. For hvor skoven ligger op til banen og har kunnet sprede frø, er det i stedet skovtræerne, der kranser banen. Træsammensætningen veksler med jordbunden. Mod syd vokser især løvtræer som eg, bøg og avnbøg, hvoraf den sidstnævnte netop her har sin nordvest grænse i Danmark. Længere mod nordvest kommer der flere nåltræer ind med bl.a. ene og skovfyr.

Urterne afspejler jordbunden

Ligesom træerne langs banen fortæller om historie og jordbund, så gør urteveksten det også. På den fede jord er plantevæksten høj med tidsler, græsser og vild kørvel. På skrænterne, hvor banen er gravet gennem bakker, er der ofte ret fugtigt, her ses bl.a. skavgræs og den gule fredløs. Længere mod vest bliver jorden sandet, og her omgives banen af hede og plantage. De højt voksende urter afløses af lave ofte tørketålende arter som høgeurt, bølget bunke og bynke. En del steder endog af hede med lyng og rensdyrlav. Her afløses egeskoven af egekrat med tørst og kaprifolie og med bl.a. halvsnylteren kohvede i bunden.

Landskabet langs naturstien

Landskabet og bebyggelsen langs banen afspejler i høj grad den historiske udvikling. Egnen omkring Horsens og ind mod Midtjylland er præget af et relativt roligt istidslandskab med næringsrig lerjord. Her ligger de store herregårde, og gårde er fra gammel tid samlet i landsbyer. Jorden er generelt godt opdyrket. Skove findes næsten kun på skrænter og andre områder, der ikke har kunnet dyrkes. Skovene her er artsrige og domineres af løvtræer.

Søhøjlandet

Nord for Brædstrup rejser Søhøjlandet sig. Et højtliggende istidsplateau, der gennemskæres øst-vest og nord-syd af store dale, som herved deler landskabet op i blokke. Banen søger langt mod vest og berører kun vestenden af dalene omkring Vrads og Virklund. Alligevel mærkes det tydeligt, at stien har nogle meget lange stigninger og fald i dette område. Jordbunden i Søhøjlandet er generelt dårligere end i Østjylland. Landsbyerne er mindre, eller gårdene ligger enkeltvis og spredt. Store arealer har tidligere ligget hen som hede, men er nu tilplantet med nåltræ eller opdyrket, efter at læhegn har bremset blæsten.

Dale og søer

På skrænterne til de store dale er de oprindelige skove ofte bevaret. I Søhøjlandet finder vi nogle af de største områder med Naturskov - bl.a. i Velling Skov. Ud over de mange søer der forbindes af Gudenåen, ligger der rundt i landskabet mange mindre søer. Flere af dem hører til landets reneste - bl.a. Slåen Sø, Snabe Igelsø og Almind Sø. Søhøjlandets sene opdyrkning og meget kuperede terræner har sikret et af landets bedste naturområder med mangfoldige turmuligheder.

