

Bryrupbanens Historie

De første planer for en bane i nordvestlig retning fra Horsens op mod Brædstrup fremkom omkring 1875. Det var et stort ønske at knytte by og land tættere sammen, så landbefolkningen kunne øge købstadsforretningernes omsætning, og så landboernes varer kunne tilbydes folk i købstaden. Men det var først den store jernbanelov af 1894, at der tilvejebragtes lovhjemmel for en jernbane fra Horsens via Brædstrup til Bryrup.



Horsens Privatbanestation

Foto: Lokalhistorisk Arkiv

Den 20. maj 1896 blev der udstedt koncession til Horsens - Bryrup Jernbaneselskab (HBJ) og i foråret 1897 påbegyndtes anlægsarbejdet. Efter 2 års arbejde kunne Horsens — Bryrup Jernbane endelig indvies den 22. april 1899 og dagen efter påbegyndtes den daglige drift med to tog i hver retning. Det betød, at man kunne tage fra oplandet med tog, forrette sine ærinder i Horsens, nå til læge eller tandlæge - og komme hjem igen den samme dag. Det betød også, at der blev langt bedre mulighed for småindustrier i landområderne, da de nu kunne få deres varer ud på et større marked. Og samtidig blev banen grundlaget for en spirende turisme ind i det øde, men smukke Midtjylland.

Horsens - Bryrup Jernbane havde et vist driftsfællesskab med Horsens - Tørring Banen idet HBJ, benyttede HTB's spor fra Horsens til Lund, havde fælles station med HTB i både Horsens og Lund samt fælles værksted mm.



Damplokomotiv ved perronen i Silkeborg

Foto: Silkeborg arkiv

I Silkeborg opstod de snart et tilsvarende ønske om at knytte det sydlige opland tættere til byen, men også her skulle der lange forhandlinger og mange forskellige forslag til. Ideerne var mange men pengene få, så det var først efter 1. verdenskrig, at en konkret plan for etablering en sydgående bane blev fremlagt. Løsningen blev en bane fra Silkeborg til Bryrup hvor den tilsluttedes til den allerede eksisterende Horsens - Bryrup Jernbane (HBJ). Ved samme lejlighed blev banen omdøbt til Horsens — Bryrup - Silkeborg Jernbane (HBS). Eneretsbevilling blev udstedt den 31. marts 1920 inkl. en ombygning af den metersporede HBJ til normalspor således, at hele strækningen Horsens - Bryrup - Silkeborg blev normalsporet.

Diskussionerne om den nye linjeføring blev mange og lange, blandt andet tog det to år at blive enige om, at der skulle bygges en ny station i Bryrup. I 1922 blev de første jordarbejder påbegyndt som delvis statsstøttet nødhjælpsarbejde på grund af den høje arbejdsløshed efter krigen.

Det tog adskillige år at bygge banen i det stærkt kuperede terræn og man nåede helt frem til 1929, før banen var færdig. Den 15. april 1929 kunne det første tog afgang fra den nye DSB station i Horsens men dog kun til Bryrup. Det nye banestykke fra Bryrup til Silkeborg manglede lige den sidste godkendelse og åbnede for ordinær drift den 10. maj 1929.

Hermed var hele den 60,9 kilometer lange Horsens - Bryrup - Silkeborg jernbane (HBS) åben og den fik hurtigt betegnelsen "Danmarks smukkeste jernbane".

Bryrupbanens Historie

Bryrupbanen var samtidig den absolut sidste privatbane der åbnedes i Danmark. HBS udgik fra den nye DSB station i Horsens, hvor banen havde fælles remise- og værkstedsfaciliteter med de øvrige privatbaner i Horsens. I Silkeborg endte banen på statsbanestationen hvor HBS havde fuld optagelse.



Et af de sidste tog på Bryrupbanen 30.03.68

Foto: ????

Ved åbningen af HBS i 1929 var bilerne allerede på fremmarch og der gik kun ganske få år, før banen fik underskud. Dette underskud voksede og voksede kun afbrudt af positive tal under anden verdenskrig. Banens ledelse forsøgte at spare overalt og at iværksætte initiativer så som udflugtstog, juletræstog og togrestauration på Vrads Station, men lige lidt hjalp det. I driftsåret 1964-65 rundede HBS 500.000,- kr. i underskud og nu ville kommunerne ikke længere være med.

Den 4. september 1967 afholdt Bryrupbanen sin sidste generalforsamling, hvor nedlæggelsen blev vedtaget og lørdag den 30. marts 1968 afgik den allersidste skinnebus fra Horsens med kurs mod Silkeborg.

Allerede inden den sidste driftsdag var en flok initiativrige folk i Bryrup med urmager Noes Tholstrup i spidsen imidlertid gået i gang. De så mulighederne for at bevare et lille stykke af banen som turistattraktion og lagde en kæmpe indsats i at overtage strækningen fra Bryrup til Vrads som veteranbane. Allerede den 26. april 1969 var der afgang for det første tog på Veteranbanen Bryrup-Vrads.

På denne måde er det stadig muligt, den dag i dag, at køre en tur med "Danmarks smukkeste jernbane".

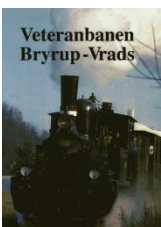


Veteranbanens tog ved Vrads Station

Foto: Torben Nielsen

Og det kan ikke være strækningen fra Bryrup til Vrads, der var anledningen til underskud. Siden veteranbanens start har økonomien været sund, og der er foretaget mange investeringer i bygninger, materiel og banestrækning. Men en del af forklaringen er nok, at veteranbanen ikke har nogen lønudgifter.

Læs mere om Bryrupbanen:

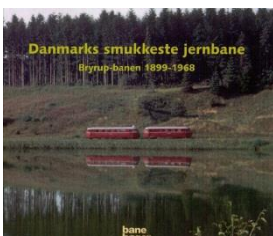


Veteranbanen Bryrup – Vrads.

Jubilæumshefte i anledning af Veteranbanens 25 års jubilæum i 1994

ISBN 87-89385-07-1

Kan lånes på de lokale biblioteker



Danmarks Smukkeste Jernbane – Bryrup-banen 1899 – 1968

Vigand Rasmussen

ISBN 978-87-91434-24-2

Kan bl.a. købes ved henvendelse til Veteranbanens Personale