

Tildækningen af broen påbegyndtes den 18. november 1925, og den nye strækning med den bredere skinneafstand kunne tages i brug den 15. april i 1929. Banen kom til at køre med underskud næsten alle år frem til nedlæggelsen i 1968. Inden da var banen blevet kendt for sine udflugtstog og for restauranten på Vrads Station – et sted, der stadig er et besøg værd. En udflugt med Veteranbanen mellem Bryrup og Vrads kan også anbefales.

### VANDHANDLEPLANEN

I 1992 lavede Vejle Amt et omløbsstryk fra Bredvad Sø til Døde Å, så en del af vandmængden igen kom til at løbe i det gamle åleje. Med baggrund i EU's Vandrammedirektiv fra år 2000 blev der krav om, at der blev skabt passage ved alle spærringer – også det lille gennemløb under dæmningen fra 1929.

Naturstyrelsen ejer broen, stien, søerne og kraftværket, men det var Horsens Kommune, der gennemførte projektet. Af kommunens vandhandleplan fremgår det, at der skal tages hensyn til de kulturhistoriske værdier. Den valgte løsning med frilægningen af stålgiiterbroen tilgodeser således både naturen, kulturhistorien og turismen.

### SLAGETS GANG I 2014

Da først beslutningen var taget – ”broen skal frilægges” – gik det stærkt. Det første giiterværk kom til syne den 7. april 2014, og allerede fra første færd var der både medier og tilskuere til stede. Flere rundvisninger blev arrangeret og holdet blev fulgt af fjernsyn. Af hensyn til de mange besøgende blev der etableret en midlertidig P-plads og en udsigtsplatform.

*Billedet er taget netop da udgravningen begyndte i april 2014. Dæmningen så stort set sådan ud, da den var færdig i 1929.*



*Der var stor publikumsinteresse under udgravningen.*

Broen blev frilagt i to etaper. Først blev den øverste vandrette overdel frilagt og sandblæst med et lufttryk 3000 bar, herefter slebet og siden grundet og malet med pensel i alle kringelkroge.

I forbindelse med sandblæsningen blev hele den frilagte del af broen pakket ind, så den blyholdige maling ikke faldt ned i vandløbslejet. Midt i august påbegyndtes næste etape. De bærende brotårne blev frilagt og proceduren blev gentaget. Til slut blev broen forsynet med gelændere og en gangbro i hårdfør azobé træ.

Endelig blev vandløbslejet stabiliseret med store sten og fine gydesteder for ørreder. Indvielsen blev holdt den 13. december 2014, og var endnu engang et stort tilløbsstykke.

*Der er opsat borde/bænke-sæt ved Den Genfundne Bro, så du kan nyde både din frokost, broen og Gudenåen.*



### HVORDAN FINDER JEG HEN TIL DEN GENFUNDNE BRO?

P-pladsen ligger ved Vestbirkvej 2A, Brædstrup. (Hvis du bruger GPS er det vigtigt at du indtaster Brædstrup). GPS koordinater: 55.973199 og 9.689758.

Der er en kort gåtur på ca. 300 meter mod syd hen til Den Genfundne Bro. For ryttere er der etableret et vade-sted umiddelbart øst for broen.

Man kan også gå eller cykle en rundtur, forbi den gamle klædefabrik og Vestbirk Vandkraftværk. Turen er på ca. 3,7 km. Ønsker man flere dage i den smukke natur er der mulighed for overnatning på Vestbirk Camping.

For større grupper: Rundvisning ved broen/kraftværket kontakt Jesper Sandgaard. Tlf.: 20 43 68 76 (16-18). Mail: jesa@horsens.dk eller turistkontoret i Brædstrup. Tlf.: 40 26 75 10 / 40 59 86 43.

Skovene i området er i privat eje. Der er kun adgang til veje og stier i skovene fra kl. 6 til solnedgang.

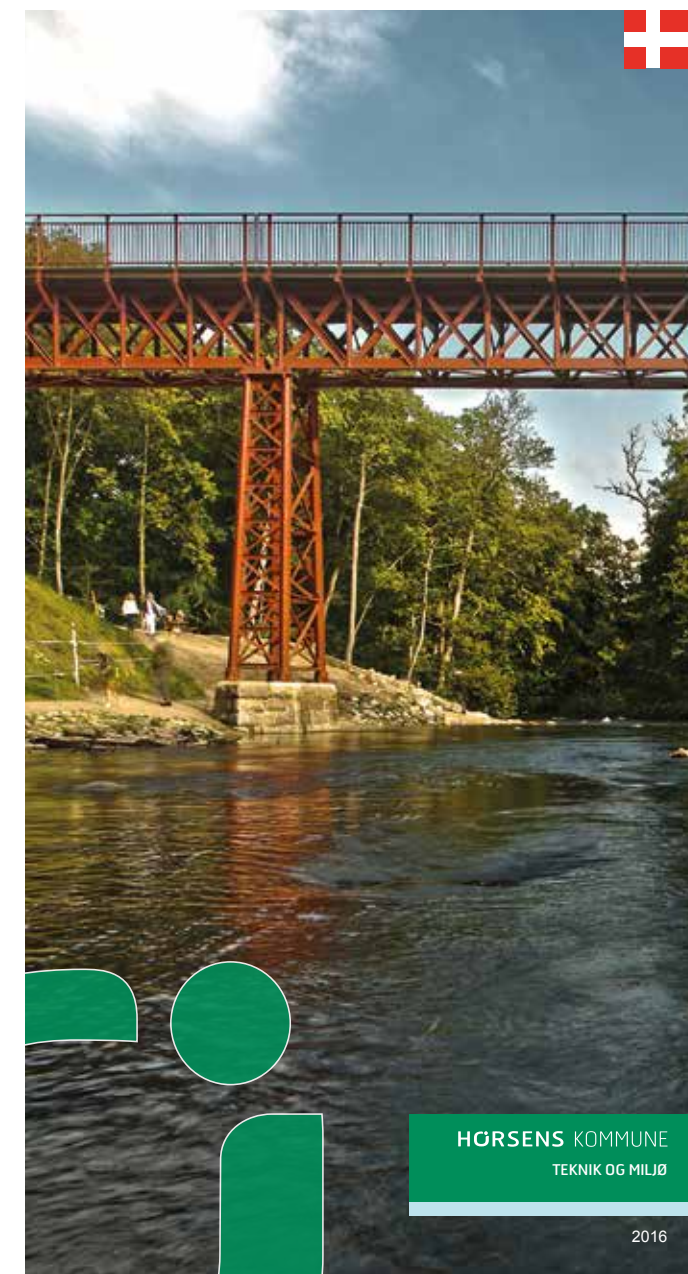
- Traktørstedet Vrads Station: Tlf.: 75 75 62 20
- Veteranbanen Vrads Bryrup. Tlf.: 75 75 60 35
- Vestbirk Camping Tlf.: 75 78 12 92

Miljø- og Fødevarerministeriet  
Naturstyrelsen

HØRSENS KOMMUNE



# Den Genfundne Bro



HØRSENS KOMMUNE  
TEKNIK OG MILJØ

## DEN GENFUNDNE BRO

Horsens Kommune har fået en storslået turistattraktion af høj kulturhistorisk værdi. Den 13,4 meter høje stålgitterbro, der blev bygget over Gudenåen i forbindelse med etableringen af privatbanen fra Horsens til Bryrup i 1899.

I 1925 blev den gemt væk i en mægtig dæmning. Den blev genfundet i 2013 i forbindelse med forberedelserne til en vandløbsrestaurering i Gudenåen.

Da den privatejede og smalsporede jernbanebro blev bygget i 1899, førte den over den store og brusende Gudenå. Det var på daværende tidspunkt den højeste stålgitterbro i Norden. Arbejdet blev udført af entreprenørfirmaet Hoffmann, Hansen & Co. Broen kostede den nette sum af 619.800 kr. og blev indviet lørdag d. 22. april 1899.

Turen mellem Horsens og Bryrup var et tilløbsstykke. For 1,65 kr. kunne man rejse på 3. klasse, med "Danmarks smukkeste jernbane". En tur der varede to timer og 15 min.

## VESTBIRK VANDKRAFTVÆRK

Ved Vestbirk blev vandets kraft i 1850 hentet ind gennem møllehjul og efterfølgende omdirigeret som trækraft til spinde-, væve- og symaskiner i den nyopførte Garn- og Trikotagefabrik i Vestbirk. En virksomhed, der på sit højeste beskæftigede mere end 100 personer.

En stor brand hærgede fabrikken i 1920, hvilket førte til nytænkning. Industrialiseringen krævede mere og mere elkraft, ikke blot til den lokale fabrik, men til hele oplandet. Efter 1. verdenskrig kunne man dog ikke længere basere en industriel produktion på leverancer af kul og diesel. Det var derfor oplagt at tænke i etableringen af et egentligt vandkraftværk.

Postkort fra ca. 1900 af jernbanebroen over Gudenåen.



Vestbirk Kraftværk

I 1924 stod Vestbirk Vandkraftværk færdigt. Inden da havde over 100 mand med tipvogne flyttet mere end 120.000 kubikmeter jord, opført et kraftværk, støbt sluser, gravet kanaler og opført en dæmning.

Derved ændredes Gudenåens forløb, så vandet med et fald på 10 meter, kunne styrte ned i to nyindkøbte Francis-turbiner. Her satte de op til 12 kubikmeter vand i sekundet bevægelse i turbinens skovle, der via deres forbindelse til den roterende aksel, blev omdannet til 10.000 volt vekselspænding.

## SØERNE

Gudenåens forløb var nu blevet spærret af en dæmning, og opstrøms for den dannedes Bredvad Sø. Vandløbet nedstrøms dæmningen, blev i folkemunde kaldt Døde Å. De to søer Vestbirk Sø og Naldal Sø blev dannet ved, at der blev gravet en øst-vest orienteret kanal, så vandet kunne ledes fra Gudenåen ind gennem søområdet og gennem endnu en gravet kanal, ned mod turbinerne.

Den dengang ca. 4 meter dybe Bredvad Sø, er nu – som følge af sandaflejring – blevet meget lavvandet.

## BRO BLIVER TIL DÆMNING

Næsten samtidig med anlæggelsen af Vestbirk Vandkraftværk blev broen umoderne, fordi sporbredden – i forbindelse med en forlængelse af banestrækningen helt til Silkeborg – skulle udvides til 1,424 meter. Da var det, at man fik ideen med at tildække broen med jord, så skinnebredden kunne udvides.

Gennem dæmningen førte to store betonrør, så vandet i Døde Å kunne passere, hvis der ikke var behov for det til kraftværket. Grunden til, at man byggede en dæmning uden på broen og ikke fjernede stålet, var de dengang meget lave priser på skrot.

