

*På tur - tur* 

# Banestien Horsens (Lund) - Silkeborg



**Leif Bertelsen**



**På tur - cykeltur**  
**Banestier**  
**Horsens (Lund) - Silkeborg**

**På tur - cykeltur  
Udvalgte jyske Banestier  
Horsens (Lund) - Silkeborg**

**Leif Bertelsen  
Karup 2011  
[leif@lgbertelsen.dk](mailto:leif@lgbertelsen.dk)  
[www.lgbertelsen.dk](http://www.lgbertelsen.dk)**

**Kort © Leif Bertelsen (tegnet i perioden fra 2002 til 2011, og enkelte ældre kort er let revideret i 2011)  
Foto © Leif Bertelsen  
Afsnittene "Lidt om banens historie" © [www.toptop.dk](http://www.toptop.dk)**

**Eftertryk tilladt med kildeangivelse**

**Yderlige oplysninger om danske jernbaner gennem tiden - se : <http://evp.dk/index.php?page=forside>**

**Forsidebilledet:  
Raste- og naturlejrplads ved Lundum**

**Se andre banestier på:**

<http://www.lgbertelsen.dk/Banestier.html>



*Halkær sø - set fra naturlejrplads (med shelters) ved Halkær.  
Få meter fra banesti Års - Nibe*

Der er mange gode fordele ved at cykle en tur: det gi'r motion, frisk luft, naturoplevelse og cykler flere samme er der socialt samvær.

Der er en smuk natur og et rigt liv af flora og fauna, samt der kan være kulturhistoriske seværdigheder ved cykelstierne - så er lejligheden til at få frisket sin historie op.

Cykelstier i Danmark, der er virkelig mange rigtig gode, men jeg har valgt et begrænset antal, og i valget har indgået, at cykelstierne skulle være børnevenlige og der skulle ikke være så mange bakker. Jeg ville også gerne vise lidt af den danske naturs forskelligheder. Valget var ikke så svært: cykelstierne skulle være cykelstier på nedlagte jernbanearealer, spredt i Jylland.

For "nybegyndere" har jeg skrevet et par gode råd - nogle erfaringer som vi har høstet på vore mange cykelture.

Hver banesti har sin charme, men hvilken af cykelstierne der er smukkeste, flottest, gi'r flest oplevelser eller ... , det må du selv finde ud af, men tænk på, at årstiderne spiller en rolle for oplevelserne. Derfor: ta' cyklen, smør en madpakke og fyld vandflasken og kom af sted. Rigtig go' tur!

Jeg siger tak til familien for tålmodigheden ved at cykle sammen med mig, med mine mange stop, for nu var der lige en smuk udsigt, en seværdighed, eller noget andet spændende, som jeg "lige skal ha' et billede af".

Leif Bertelsen  
Karup sommeren 2009

2. udgave  
Bogen er udvidet med flere banestier, og enkelte kort er opdateret.



Geocaching findes ved en del af banestierne <http://www.geocachingdanmark.dk/> .  
Oversigtskort findes her <http://www.geo-map.dk/> .

Yderlige oplysninger om danske jernbaner gennem tiden - se : <http://evp.dk/index.php?page=forside>

Leif Bertelsen  
Karup efteråret 2011

Cykelture i det åbne land er en god oplevelse for krop og sjæl - alle sanser kommer i brug.

## Før cykelturen

En cykeltur på en af stierne på de nedlagte jernbanearealer giver unikke oplevelser: du ser naturen med flora og fauna, der er fred og ro, ingen stejle bakker, imponerende anlægsarbejder fra tiden omkring og lige efter år 1900, ingen biler så banestierne er meget børnevenlige og du kommer igennem byerne, så du ser "baghaverne", og du får lidt motion.

### Husk cykelpumpen ...

Ved nogle af banestierne er der langt til nærmeste beboelse, så det er en god idé at have cykelpumpen og lappesager med. Det vil heller ikke være af vejen at have lidt værktøj med, så du kan udføre småreparationer - spørg din cykelhandler hvad der bør være i



Ahhh ..., modne hindbær

"reparationstasken".

Du kan købe en lille fiks taske til at fastgøre ved sadlen eller på stellet, hvor der er plads til lappesager og værktøj.

### ... og glem ikke plaster

Der kan ske uheld! Så vær forberedt med at have et par stykker plaster og en forbindelse med. Har du børn med på cykelturen og barnet vælter, kan et stykke plaster gøre underværker.



Harer i brakmark



Humblebi i vild timian

Det vil også være en god idé at have druesukker og salttabletter med.

Er der varmt, sveder du meget og kommer let til at mangle salt.

Når du er meget udkørt og lige mangler energi til de sidste kilometre, er det godt med lidt druesukker.

### Uden mad og drikke

Du skal have rigeligt med væske med. Vand og æblejuce er godt.

Og så en god madpakke lavet med groft brød<sup>1</sup>. Det er heller ikke af vejen at have frugt med - husk at skylle frugten inden du tager hjemmefra for dit medbragte vand er til at drikke.

### Hvad ser du

Rabatter ved stierne bliver normalt ikke sprøjtet, hvorfor der er et flot flora og fauna.



Ålestrup Realskole, opført 1904

1. Vi bager selv groft brød til vore cykelture: 9 dl. koldt vand, ca. 25 g gær, salt, ca. 100 g økologisk speltgrahamsmel, ca. 100 g økologisk fuldkorns hvedemel, ca. 75 g solsikkekærner, ca. 75 g sesamfrø, ca. 75 g hakkede valnødder, ca. 500 g økologisk speltmel, ca. 500 g økologisk hvedemel. Dejen hæver koldt i ca. 8 timer. Æltes og formes til enten flutes eller boller, efterhæver i ca. 1 time og bages ved ca. 175°C i ca. 18 minutter.



Forårsbebuder - mælkebøtte og vild stedmoder

Når vi har børnebørnene med på ture på de nedlagte banestier, bliver der spurg om meget. Så vi anbefaler, at du tager en håndbog med, så du kan



Gæs på mark nord for Vrads

bestemme hvad det er du ser af planter og dyr/fugle. Du vil se insekter, somfugle, bier og humlebier, køer og svin på markerne, måske et rådyr eller et egern - og så et hav af planter/blomster.

Du vil også opleve, at der er sæsonens frugter langs stierne, for eksempel: skovjordsbær, hindbær, brombær, blåbær, æbler, mirabeller etc.

De frugter der er langs stierne må du gerne plukke og spise - frugterne er "næsten" økologiske".



Torskemund



Skotsk højlandskvæg ved Halkær Bredning

## Byerne

Når du kommer til en by, bør du se på husene og de gamle stationsbygninger.

Det er tydeligt at se, hvordan en by er vokset omkring banen.

## Kirkerne

De gamle middelalderkirker er ofte et besøg værd! Desværre er kirkerne ofte aflåst, men kirkegårdspersonalet er venlige - og hvis du spørger låser personalet gerne kirkedøren op.

Oftentimes er der også muligheder for at få vandflasken fyldt.

... og så er der næsten altid et toilet ved kirkerne, der gratis kan benyttes.

## Seværdigheder

På de kort der er ved hver banesti er der angivet nogle seværdigheder. Det er ikke alle seværdigheder der er vist, så besøg turistkontoret for at få oplysninger om den egn, hvor banestien forløber.



Skovjordsbær i blomst

Ved de fleste banestier er der gode lokale informationer. Nogle af plancherne er gengivet ved beskrivelsen af banestierne.



Svaner ved Halkær Sø

## Mærk verden

Det er ikke kun om sommeren det er en god idé at benytte banestierne.



Hvis du cykler efter løvfald og vælger en banesti der forløber gennem en løvskov, kan du se "skoven". Alt efter årstiden, kan du for eksempel opleve duften af planter, nyhøstet korn, nyslået græs til hø, når landmanden gøder om foråret, kreaturer der er på græs.

Lyt til fuglestemmer, vandet når du krydser et vandløb, blæsten og regnen.

**Husk:** Det er aldrig vejret der er noget galt med - det er påklædningen! ... så glem ikke regntøjet.



Høstarbejde ved Sunds (nord for Herning)



Mjødurt ved Herredsbæk (syd for Års)



Østerbølle holdeplads (nord for Ålestrup)



Sø mellem Them og Vrads, set gennem træbevoksning en vinterdag



St. Hansted Ådal (nord for Horsens)

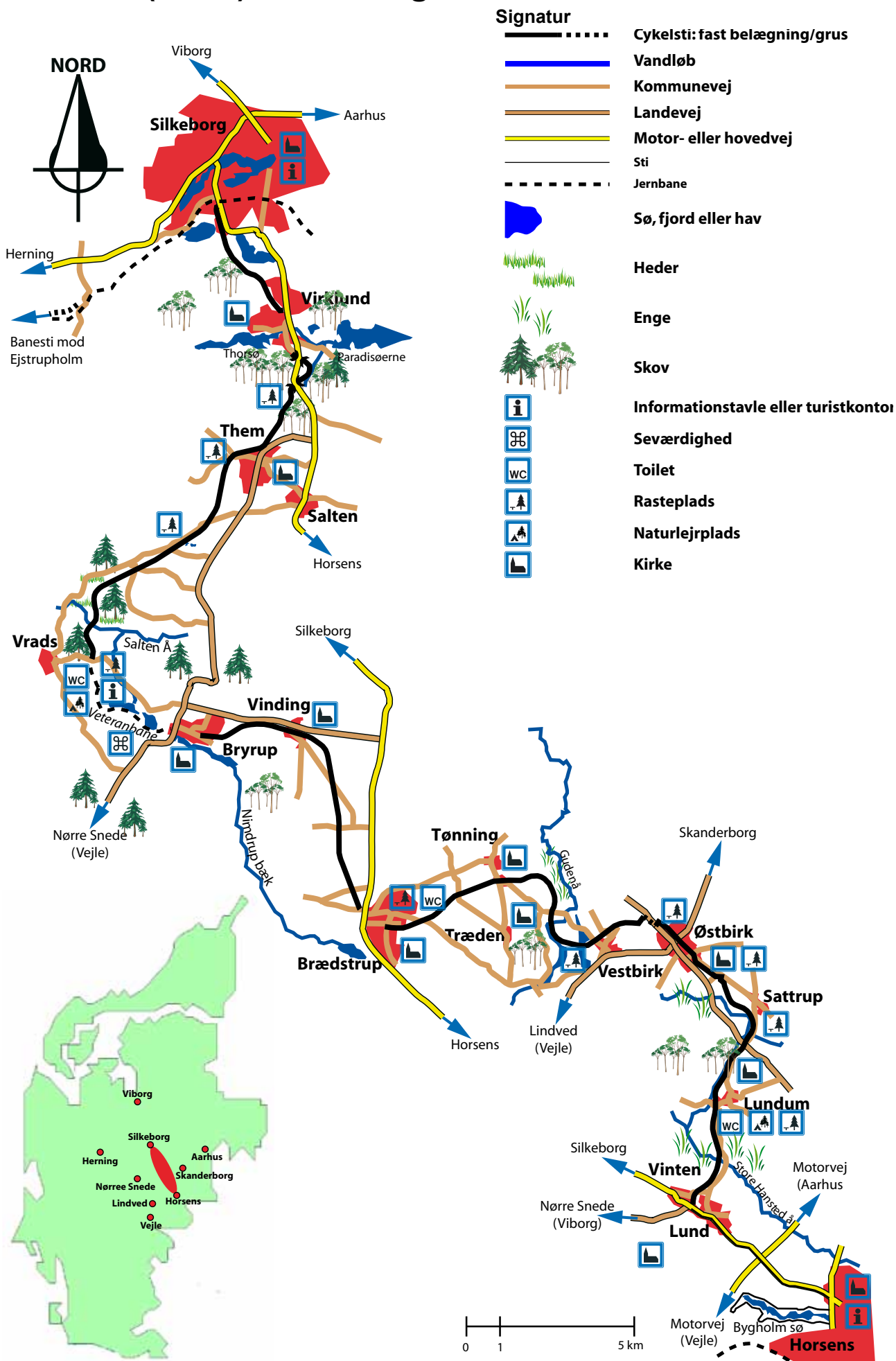


Landsbyhus i Velds (syd for Ørum)



Jernbanebro over Funder Å og jernbanelinjen Silkeborg - Herning

# Horsens (Lund) - Silkeborg



# Horsens (Lund) - Silkeborg

## Fakta om stien

**Længde:** ca. 52 km (Lund - Silkeborg). **Bemærk:** Fra Bryrup til Vrads Station og i Virklund skal du følge offentlige veje.

**Belægning:** Asfalt

**Byer:** Lund, Vinten, Lundum, Saltum, Østbirk, Vestbirk, Træden, Tønning, Brædstrup, Vinding, Bryrup, Vrads Station, Them, Virklund.

**Vandløb:** St. Hansted Å, Gudenå, Nimdrup Bæk, Salten Å

## Lidt om banens historie

### Horsens - Silkeborg

Horsens - Bryrupbanen blev bygget med smalspor. Banen betjente især oplandstrafik til Horsens.

Det viste sig dog hurtigt at det ikke var nogen god idé at have sparet ved banens anlæg.

Der opstod en del praktiske problemer i hverdagen når enten gods eller passagerer skulle til eller fra de normalsporede baner som HBS havde forbindelse til.

Det varede derfor ikke længe inden man besluttede at ændre banen til normalsporet bane.

I forbindelse med denne omlægning fik man også forlænget banen til Silkeborg. Denne forlængelse

blev godkendt ved lov af 20. marts 1918 og der blev udstedt koncession til banen den 31. marts 1920. I den forbindelse ydede staten et tilskud på 60 procent i forbindelse med anlægsarbejderne. Den samlede strækning på 60 km stod færdig i 1929.

Indviet: 10. maj 1929

Nedlagt: 30. marts 1968

**Kilde:** [www.toptop.dk](http://www.toptop.dk)

## Lidt om Stien

### Landskabet

Banestien forløber gennem et meget varieret landskab fra det Østjydske bakkeland over dalene efter Vestbirk til det flade morænelandskab nord for Vrads og til søhøjlandet ved Silkeborg.

Det kuperede landskab medfører også er der er flyttet mange m<sup>3</sup> jord, dels afgravninger og dels dæmningsanlæg. Fra mange af dæmningsanlægene er der en fantastisk udsigt, som for eksempel ved dæmningen nogle få kilometer nord for Vrads. Her kan landskabet virkelig beskues med bakkerne og dalene.

Det flade morænelandskab holder op ved Them.



Dæmningsanlæg nord for Vrads Station



Udsigt over Gudenådalen - øst for Tønning

Herefter går det nedad til Silkeborg gennem smukke skove med vandløb, søer og slugter. Men hver egn har sin charme og sine kvaliteter.

Nogen siger at det er "Danmarks smukkeste banesti", men det kommer jo an på øjenene der ser det! Men, der er ingen tvivl - det er en smuk banesti, og brugerene får et godt indtryk af det Midtjyske landskab.



Sø ved Fogstrup

## Horsens (Lund) - Silkeborg

### Byerne

Det er tydeligt, at mange af landsbyerne er vokset op omkring banen og den tilhørende station. Du bør gøre dig den ulejlighed, at se stations- og landsbyerne, se stationsbygningerne (mange er bevaret, men anvendes til andet formål - typisk en familiebolig), kirkerne, erhvervs- og beboelses-ejendomme - der er mange arkitektoniske perler i byerne.



Vestbirk Station



Kirken i Østbirk

### Vandløbene

Du krydser et vandskel. Syd for Østbirk løber vandløbene mod øst (Kategat) og nord for Østbirk er alle vandløbene en del af Gudenå- vandsystemet.

Du vil opleve "narturlige" søer og den kunstigt anlagte Vestbirk Kraftværksø.

Ved Vestbirk vil du opleve Gudenåen i dels det naturlige løb (se efterfølgende planche, hvor stien krydser Gudenåens naturlige løb), dels det kunstige anlagte vandløb omkring Vestbirk Kraftværksø.

Øst for Tønning følger du dalskråningerne og her er der en god udsigt over Gudenådalen og mod "bjergene" - ved Yding Skovhøj.



Vandkraftssøen ved Vestbirk



Gudenåen nord for Vestbirk

### Andet

Veteranjernbanen mellem Bryrup og Vrads er et helt kapitel for sig selv. Her bliver kun orienteret - ønsker du andre oplysninger kan du rette henvendelse til de lokale turistkontorer. Banestien er afbrudt mellem Vrads

Station og Bryrup - på denne strækning skal du følge en offentlig vej. Men der er alternativer: Der er veje og stier gennem skovem mellem Vrads Station og Bryrup - og det kan anbefales at følge disse veje og stier.

Hvor banestien krydser Gudenåen er der en planche om en gammel stålbro - se plancheteksten efterfølgende.

For "fritidsfolket" er der gode faciliteter. Der er flere overnatningsmuligheder i småhytter "shelters". I øvrigt er der mange rasteplasser langs stien.



Rasteplass ved Lundum

Mellem Vrads Station og Them er der et fint eksempel på en betonbro med meget fine detaljer.



Udsigt fra banesti nord for Vrads



Vrads Station og detalje af udvendig lampe



Bro over stien nord for Vrads



St. Hansted Ådal nord for Vinten



Planchen

## Bryrupbanestien

### ”Danmarks smukkeste jernbane”

Velkommen til hvad der engang blev betegnet som ”Danmarks smukkeste jernbane”. Efter 70 år med damplokomotiver og dieseltog blev jernbanen nedlagt i 1968. Herefter har vandrere, cyklister og ryttere overtaget sporet, som et rekreativt stiforløb gennem den afvekslende og smukke natur og det vadede og spændende kulturlandskab.

### Asfalt til hjul - grus til fødder

En omfattende renovering i 1998-99 har haft til formål at gøre stien velegnet for en bred kreds af brugere. Med asfaltbelægning i stiens ene side kan cykler, kørestole, klapvogne og rulleskøjter nemt komme frem, mens grusbelægningen i stiens anden side tilgodeser ryttere og vandrere. Samtidig betyder stiens fortid som jernbane, at stigninger og fald undervejs er begrænsede.

### Rast undervejs

Der er gode muligheder for rast undervejs - dels ved en af de mange rastepladser med borde og bænke, og dels ved en af de primitive lejrpladser med shelters, vand og muldtoiletter, der ligger med 10-15 kilometers interval.

### Landskabet ændres fra øst til vest

Naturstien forløber fra det lerede Østjylland, med mange landsbyer og intensivt dyrkede marker til det sande Midtjylland ved Vrads, hvor spredte gårde, klitlandskaber, hede og granplantager i stedet præger landskabet.

### Gudenåens vand

har i århundreder givet liv til møller, og siden 1924 har Vestbirk Vandkraftværk udnyttet vandkraften. Det har skabt et helt nyt landskab med nye søer og kanaler, der i dag rummer et rigt dyre- og fugleliv. Kraftværket er fortsat i drift og fungerer nu som arbejdende museum.

### Veteranbanen Bryrup-Vrads

genopliver hver sommer den tidligere togdrift på en 5 km. lang strækning mellem Bryrup og Vrads. Stationsbygningerne i Vrads er indrettet som restauration og rummer samtidig en historisk samling, der fortæller om togdriften på strækningen gennem 70 år.



Udsigt nord for Vrads



Planchen

## Velkommen til Vrads Station

### Danmarks smukkeste jernbane

Veteranbanen Bryrup-Vrads er en rest af jernbanen Horsens-Silkeborg. Strækningen Horsens-Bryrup blev indviet i 1899 som en smalsporet privatbane. I 1929 blev banen, som nu var lagt om til normalspor, forlænget til Silkeborg.

Banen blev tidligt kaldt Danmarks smukkeste jernbane på grund af den fantastiske natur, den passerede. Men banen i sig selv var også unik med mange rekorder. Hvor banen skulle krydse Salten Ådal, valgte man at bygge en dæmning med en højde op

### Veteranbanen Bryrup-Vrads

Ved banens nedlæggelse i 1968 blev den smukke banestrækning mellem Bryrup og Vrads bevaret som veteranjernbane. En del af det gamle banemateriel og Vrads station blev købt af den nystartede Veteranbaneklub.

Gennem et stort frivilligt og ulønnet arbejde har klubbens medlemmer restaureret og vedligeholdt det gamle materiel, så det i dag er muligt at køre efter en fast køreplan med mange afgangssommer igennem, ligesom der køres juletræstog i december måned.

Den gamle station i Vrads er i dag restaureret/traktørsted udsmykket med billeder fra banens aktive år.

til 22 meter, Danmarks højeste.

Jorden hertil tog man ved Fogstrup i en gennemskæring til banen, der sine steder var mere end 7 meter dyb. Et imponerende stykke arbejde, udført hovedsagelig med håndkraft.

Både dæmning og udgravning kan endnu ses, når man følger Bryrupba-

nestien nord for Vrads station. Bryrup banen var en typisk lokalbane, som bragte oplandet til købstaden Horsens. Men banen gav også stødet til vækst i byerne langs banen. Især Brædstrup, Østbirk og senere Them fik fordele af banen og udviklede sig med håndværk og handel.

### Snabegaard Skov

I 1808 skænkede ejeren af Snabegaard, Laurids Søby, et areal på 128 ha til staten. Staten begyndte straks på en tilplantning af området med nåletræer, og omkring skoven blev etableret et stort jorddige - opført af krigsfanger. Under krigen med England i 1801 havde englænderne bl.a. taget danske soldater til fange på Anholt. Fangerne undgik at blive overført til England, fordi den danske regering lovede ikke at bruge dem i krigen, men kun i plantningsarbejdet. Jorddigerne omkring plantagen kan stadig ses.

Efter forlængelsen af banen fra Bryrup til Silkeborg og anlæggelsen af Vrads Station i 1929, blev der ligeledes åbnet for yderligere tilgængelighed til naturen omkring Bryrupsøerne, Vrads Sande m.v.

### Vrads Station i Snabegaard Skov

Vrads station blev anlagt i et hede- og skovområde uden direkte tilknytning til bebyggelsen i Vrads, fordi det er begrænset, hvor store højdeforskelle et tog kan overvinde.

Stationen er ifølge bogen "Danske Jernbaner" af Niels Jensen, Danmarks mest øde beliggende station.





Planchen

## Velkommen til Ring Skov

Ring Skov, på 200 hektar anvendes i dag til moderne skovdrift og udflugtsområde for Brædstrup by's beboere og gæster. Skoven er ejet af Mattrup Gods, der ligger ca. 5 km sydvest for skoven.

Tidligere bestod Ring Skov af minde skovlodder incl. fæstegårdene i landsbyerne Brædstrup og Aastrup.

Det er muligt, at Voer Kloster ejede enkelte af fæstegårdene i middelalderen. Ved reformationen i 1536 overtog den protestantiske konge klostergodset og supplerede dette ved opkøb af ejendomme - bl. a. i Brædstrup og Aastrup.

Ring Skov blev en del af kongens vældige jagtområde: Skanderborg Distrikts Vildtbane.

Vildtbanens grænse var markeret med høje pæle af granit. Der stod bl.a., en vildtbane-pæle ved "Sillebjerghuse".

I 1731 var skoven, der hørte under kongens bønder i Brædstrup by: "En meget god, ung, opelsket skov af eg og bøg". I Aastrup var skoven ejet af to selvejerbønder, og her var i "undertiden vildt".

Mattrup Gods erhvervede i 1721 kongens ejendomme i Ring Sogn som blev betragtet som dårligt beliggende ryttergods. Til Mattrup kom yderligere



ryttergods i 1767.

Videnskabernes Selskabs Kort fra ca. 1780 er gengivet nedenfor. Mellem områder med højskov lå moser, lynghede og krat - måske et udtryk for omfattende træfældning og manglende fornyelse af skoven, som derfor var trængt tiibage.

Ved overgangen til selveje ca. år 1800 forblev skoven under Mattrup. Da godsejer Thygeson i 1851 solgte Mattrup Gods, beholdt han Ring Skov. Skoven blev gentilplantet med bl.a. nåletræ.

I 1935 blev skoven tilbagekøbt til Mattrup af godsejer Westenholz. som omkring skoven satte skelpæle - markeret med "W".

**1. Ring gl. kirkegård**  
Ring Sogns ældste kirke lå her. I 1870 blev den middelalderlige, romanske granitkirke erstattet af en kirke i røde mursten. Denne bygning blev nedrevet i 1940.

**2. Brædstrup Kirke**  
I 1940 opførtes Brædstrup Kirke i røde mursten på en sokkel af granitsten fra Ring Sogns ældste kirke.

**3. Jernbanen Horsens-Bryrup-Silkeborg**  
I 1899 indviedes den private smalsporede jernbane mellem Horsens og Bryrup med trinbræt ved Ring Skov og station i Brædstrup. I 1929 blev de smalle spor udskiftet med normalspor, og banen blev forlænget til Silkeborg. Brædstrup by havde stor gavn af banen, indtil den blev nedlagt i 1968. I dag bruges det gamle spor til regional cykel-, gang- og ridesti.

**4. Dyrehøjene**  
I skoven ligger flere fredede gravhøje fra sten- og bronzealder - bl.a. Dyrehøjene. Højene vidner om, at der næppe var skov i området, da de blev anlagt.

**5. Mergelbanen**  
I 1920'erne dannede egnens bønder et mergelsekskab, som hentede mergel i Nimdrup 5 - 6 km nordvest for Ring Skov. Små kulfyrede lokomotiver fragtede i nogle år mergelen på en bane, som gik gennem skoven til Aastruplund.



Banestien gennem Ring Skov



Planchen

## Tønning og Træden - to tæt forbundne landsbyer

Et gammelt sagn fortæller, at der engang var to søstre, hvor den ene ejede Tønning og den anden ejede Træden. De blev enige om at bygge deres to kirker, så de når de gik ud af kirkerne, kunne hilse på hinanden. Men da de senere blev uvenner, lod de dørene mure til - henholdsvis kvindeindgangen mod nord i Træden og mandsindgangen mod syd i Tønning. Man kan endnu se spor af de tilmurede døre. Foruden forskellen i adgangen til de to landsbykirker er de to smukke kvadrestenskirker især indvendigt meget forskellige. Tønning Kirke er ombygget med rigt udsmykkede gotisk hvælv og er præget af det barokke kirkeinventar. Træden Kirke er den romanske enkelthed bevaret med bl.a. fladt bjælkeloft og en usædvanlig prædikestol af sandsten med relieffer. De to sogne Tønning og Træden udgjorde tidligere en sognekommune.

De ligger begge placeret højt, nærmest på toppen af hver sin bænke. Træden Kirke ligger 120 m over havet og er dermed den næsthøjest beliggende kirke i Danmark. Flere fælles institutioner mellem landsbyerne afspejler fællesskabet - stationen, skolen og valgmenighedspræsteboligen. Tønning station blev anlagt i dalen mellem de to landsbyer. Sammen med stationen fulgte nogle få huse bygget i den traditionelle stationsbystil. Bebyggelsen viser den økonomiske optimisme, som ofte fulgte jernbanens anlæggelse. Men der udviklede sig aldrig en egentlig stationsby. Det hænger sikkert sammen med den ret korte afstand til Brædstrup. Begge landsbyer er stjerneudskiftede - et mønster som er typisk for landsbyer på den gode lerjord. Stjerneudskiftningen betød, at størstedelen af gårdene kunne blive



liggende inde i landsbyen. Her ligger mange af de gamle gårde fortsat og er med til at bevare det oprindelige landsbymiljø. Stjerneformen er stadig tydelig i terrænet her 200 år efter. Tydeligst ved Tønning, hvor veje, diger og levende hegn fortsat løber stjerneformet ud fra byen.



Tønning Station





Planchen

## Gudenådal - nye dale i gamle

Gudenådal er her et smukt eksempel på det terrasseformede dallandskab, som smeltevandet har modelleret ved slutningen af istiden for omkring 15.000 år siden.

Gudenådal ligger midt mellem de to markante israndlinier fra sidste istid, hovedopholdslinien mod vest og den yngre østjyske Israndlinie. Ved istidens slutning smelte gletscheisen og skabte enorme smeltevandsmasser.

En stor del af smeltevandet fra det øst- og midtjyske område fik afløb nordpå gennem Gudenådal. Først direkte nordpå til Hjarbæk Fjord og i sidste del af istiden til Randers Fjord - samme vej, som Gudenåen løber i dag.

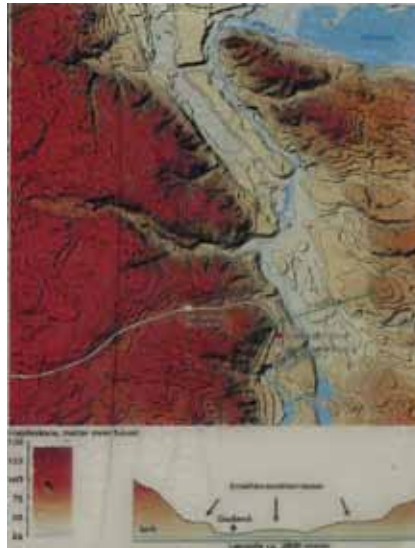
I starten af isens afsmeltning lå afløbet fra floden højt i terrænet og

skabte her en bred smeltevandslette. Senere fik smeltevandet lettere afløb. Strømmen blev hurtigere og vandet skar sig ned i den første smeltevandslette og formede en ny og smallere flodslette på et lavere niveau.

Samme historie gentager sig flere gange, hvor afløbsforholdene ændres og smeltevandsstrømmen skærer sig dybere ned. Der dannes nye smallere dale i de gamle. Resultatet er, at vi i dag kan se rester af mindst, 5 forskellige smeltevandsletter eller gamle dalbunde i Gudenådal. De terrasser vi ser i ådalen i dag er altså resterne af gamle smeltevandsletter, som istidens Gudenå har skabt.

Mange steder på de stejle skrænter mellem terrasserne har gamle løvskove overlevet med krogede ege og bøge. Disse skovrester ligger uforstyrrede og har ofte et rigt fugleliv med bl. a. ynglende spætter og rovfugle. Andre steder har store råstofgrave gævet sig dybt ned i terrasserne for at få fat i det sand og grus, som smeltevander har sorteret.

Naturstien løber netop her på bunden af en af istidens gamle flodsletter, som, da den blev dannet, strakte sig på tværs af hele dalen. På modstående side af Gudenådal skærer en stor råstofgrav sig ned i en del af den samme flodslette. Midt i dalen har en yngre og smallere smeltevandsflod skåret sig dybere ned, og her har Gudenåen sit løb i dag.



Gudenåen ved krydsning af stien



Planchen

## En imponerende stålgiitterbro begravet i store jordmasser

Den private jernbane mellem Horsens og Bryrup blev oprindeligt anlagt med en sporbredde på kun en meter. Arbejdet var yderst vanskeligt i det bakkede terræn - noget banens snoede forløb fortæller lidt om. Bl.a. skulle banen krydse Gudenådalen netop her. Oprindeligt skete passagen over en ca. 15 m høj stålgiitterbro. Den omtales ofte som datidens højeste giitterbro i Nordeuropa. Om den også har været den højeste er uvist, men et imponerende bygningsværk har den helt sikkert været.

Den smalsporede bane havde sin begrænsning. Især gav den ekstra arbejde, når godstransporter skulle omlæses i Horsens mellem privatbanens smalsporede vogne og

statsbanernes normalsporede. Derfor valgte man, samtidig med forlængelsen af banen til Silkeborg i 1929, at udvide den gamle banestrækning mellem Horsens og Bryrup til normal sporbredde (143,5 cm). Det betød, at broen skulle udvides med ca. en halv meter. I stedet for at udvide giitterbroen byggede man en dæmning tværs over dalen med et lille gennemløb til åen. Men den gamle bro fik lov at blive stående. Jorden til dæmningen blev fyldt ned i broen og begravede den flotte giitterkonstruktion. Og her ligger den gamle bro altså fortsat gemt - hvis den ikke er rustet helt væk.

Bemærk samtidig det åbne dallandskab, der var her for omkring 80 år siden, hvor billedet stammer fra.



Banestien ved skæring af Gudenåen

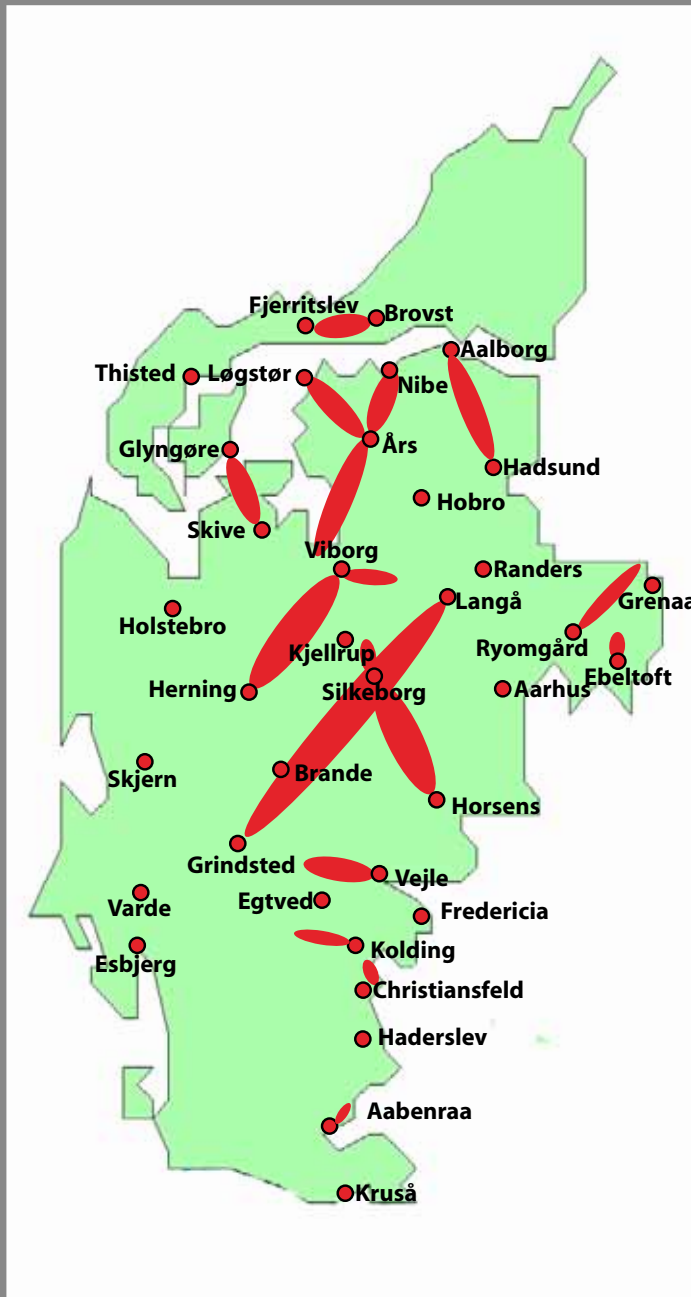


*Vandkraftsøen ved Vestbirk*



*Gudenådalen øst for Tønning*





En tur på landet kan meget vel være en tur på en banesti. Her kan du virkelig opleve naturen i al naturens magt og væld. Så det er bare om at bruge alle sanserne.

På banestierne er der fred og ro. Her er meget natur, og du kan opleve meget kultur. Se de mange seværdigheder der er ganske tæt ved banestierne, smukke huse/bygninger, gamle meget smukke "jernbanebroer", oldtidsminder, museer og meget andet. Du kommer tæt på flora og fauna.

Arealerne ved banestierne er den rene natur, som medvirker til et righoldigt liv. Og der mange fredede arealer tæt ved banestierne.

Der er naturlejrpladser, rasteplasser og ikke at forglemme, grøftekanter. Så tag bare madpakken, kaffen eller en sodavand med, men husk at tage dit affald med hjem!