

Skanderborg-Silkeborg (DSB)

Da jernbanerne i Jylland-Fyn blev vedtaget i marts 1861, stod det fast at Silkeborg ikke fik baneforbindelse og Silkeborg måtte fortsat bruge den langsomme og dyre pramfart på Gudenåen som transportvej.

"Den Jyske Midtbane" er anlagt over tre omgange. Den første del mellem Skanderborg og Silkeborg blev anlagt som en sidebane til Fredericia-Århus-banen og bygget som en kompensation, fordi denne bane ikke blev lagt over Silkeborg. Banen blev indviet 2. maj 1871.

Papirfabrikant Michael Drewsen var forkæmper for at den østjyske længdebane skulle gå gennem Silkeborg og da dette ikke blev en realitet, bestilte Michael Drewsen derfor dampskibet Hjejlen hos Burmeister og Wain for at redde byens og dens opland. Hjejlen blev leveret til Silkeborg i 1861. Planen var at skibet skulle indsættes i fast rutefart mellem Silkeborg og Ry, da Ry var en planlagt station på den østjyske længdebane.

Planen blev dog aldrig til noget, da linjeføringen blev ændret af flere omgange. Planen blev ændret til, at Hjejlen skulle føres gennem Mossø til Fuldbro Mølle da strækningen fra Vejle til Århus via Fuldbro Mølle blev vedtaget i januar 1863.

En senere undersøgelse viste at en mere direkte linjeføring mellem Horsens og Århus og en sidebane fra Skanderborg til Silkeborg ikke ville blive meget dyrere end jernbane og dampskibsløsningen med Hjejlen.

I maj 1866 vedtog rigsdagen så linjeføringen Vejle-Horsens-Skanderborg-Århus, med en sidebane til Silkeborg, hvor der var 3 forslag til linjeføringen for sidebanen Skanderborg- Silkeborg:

- Skanderborg-Silkeborg 29 km
- Lyngby-Silkeborg 35 km
- Hinnerup-Silkeborg 36 km

Valget faldt på Skanderborg-Silkeborg forbindelse, da den både var den billigste og korteste løsning og samtidig gav en god forbindelse til både Horsens og Århus og det blev vedtaget den 24. april 1868 at bygge banen.

Anlægs entreprisen blev givet til et konsortium bestående af murermester Lauriz Petersen og tømremester Niels Nielsen fra København. I juli 1869 gik de i gang med arbejdet og det skred frem hurtigere end forventet, men vinteren 1869-1870 blev meget hård, så anlægsarbejdet blev i flere omgange standset. Den hårde vinter havde dog også dens fordele. For Gudenåen frøs til og man kunne udføre pilotering til Silkeborg broen fra isen. Heldet i de vejrliget forhold, at allerede i oktober 1870 var selve banen færdig, med undtagelse af broen over Gudenåen. Broen skulle fremstillet i England og komme til Danmark som enkeltdele. I november 1870 ankom delene til Århus, som blev læsset på 16 jernbanevogne og kørt til Skanderborg.

I løbet af vinteren 1870 -1871 blev broen samlet og monteret og den 1. april 1871 blev banen

besigtiget af statsbanernes overingeniør J. V. Tegner. Da der kun var småfejl, kunne entreprenøren overdrage banen til statsbanerne den 15. april. Hvor indvielsestoget kørte ind på Silkeborg Station. Efter den sædvanlige frokost erklæredes banen for åbnet. De sidste dage i april kørtes der prøvekørsler efter den kommende køreplan - man kunne komme med togene ved køb af billet til ordinær pris.

Den 2. maj blev banen sat i drift med 2 tog dagligt, som tilbagelagde de 29 km på 1 time og 15 min, dvs. en gennemsnitshastighed på under 25 km/t.





