

og Fredericia, med Sidegreen til Snoghøi, tilsammen c. $5\frac{1}{2}$ Mil, vilde koste c. 3,200,000 Rb.
 og formeente derefter, at der ikke kunde være Tvivl om, at man burde vælge den østlige Hovedbane af c. $13\frac{1}{4}$ Mills Længde, der kun vilde medføre en Beføstning af høist 800,000 Rb. mere end den vestlige Hovedbane + Sidebanen til Fredericia-Snoghøi (tilsammen c. $15\frac{3}{4}$ Mill).

Jeg er imidlertid nu sat istand til at meddele nøagtigere Beregninger over disse Linier, hvilke stille sig endnu mere afgjort i Faveur af den heelt østlige Bane. Denne er i det udførlige Project, med en Længde af $13\frac{1}{4}$ Mill, beregnet til 7,024,600 Rb.

Den meget store Forskjel af c. 1,200,000 Rb. imellem denne Sum og den tidligere calculatorisk beregnede hidrører hovedsageligt fra Jordarbeidet, som man dengang har anslaaet til meget større Masser og til meget højere Gjennemsnitspræis, end de senere udførte nøagtigere Arbejder have givet.

Ved at corrigere Calculerne for den vestlige Linie Bamdrup-Randsbøl-Jellinge-Horsens i Dverreensstemmelse med de ved de nøagtigere Dverflag for den østlige Linie indvundne Resultater, har jeg fundet, at Dverflaget for den vestlige Linie, c. $10\frac{1}{10}$ Mil, maa nedsættes til 3,700,000 Rb.

Dverflaget for en Sidebane Horskjær-Rolding-Fredericia-Snoghøi, c. $5\frac{1}{2}$ Mill, der næsten heelt falder sammen med den østlige Hovedbane til Fredericia-Snoghøi, for hvilken nøagtige Dverflag gives, reducerer sig endvidere til 3,012,000 Rb.

Det sees altsaa, at man ved at bygge den vestlige Bane med Sidelinie til Rolding-Fredericia-Snoghøi kun vilde bespare circa 300,000 Rb.

istedetfor som tidligere calculeret 800,000 Rb.

Imellem Horsens og Aarhus ere Terrainforholdene saaledes, at det er umuligt at undgaae at stige til en meget betydelig Høide. Den store Høideryg, som danner Vandskjellet mellem Horsens Fjord med dens Tilløb og Aarhus Mølleaa med Brabrand Sø, og som tillige omslutter Gudenaans østlige Hovedtilløb gennem Skanderborg og Mos-Søer, maa enten bestiges af Banen, eller med en stor Omvei omgaaes mod Ost, ved mere at nærme sig Kysten paa det dog endnu bestandigt høitliggende østlige Affald af Høideryggen. Et tredje Alternativ vilde det være to Gange at overstride Høideryggen ved at føre Banen ned i den Kjedel, som dannes af Skanderborg og Mos-Søer, og navnlig imellem disse tvende Søer; men da Banen ogsaa derved vilde betydeligt forlænges, og Stigningerne derhos blive aldeles impracticable, saa har dette Alternativ ikke kunnet komme nærmere i Betragtning. Naar dertil kommer, at Høideryggen mellem Skanderborg Sø og Stilling- eller Soelberg Sø, hvilken Sø har Afløb til Aarhus Mølleaa, paa Grund af dens store Høide maa betragtes som impassabel for Banen, saa er denne bunden til at gaae Ost om Soelberg Sø. Dette Hensyn i Forbindelse med Nødvendigheden af at benytte et for Opstigningerne fra Horsens og Aarhus gunstigt muligt Terrain betinge i Hovedsagen Valget af Linien, ved hvilket man desuden vil have at tage Hensyn til at afsætte den Omvei eller Bue mod Ost, som man giver Linien for at naae en noget lavere Deel af Høideryggen Affald mod Havet, saaledes, at denne Omvei kommer til at staae i et passende Forhold til de bedre Stigningsforhold, som derved naaes. Ifølge disse Hovedhensyn er Banen ført igjennem det overalt mellem Horsens og