

ver som de letteste, saa bevirker dog hele Landets Formation, at der kun gives enkelte Linier, om hvilke der kan være Tale, og hvor man med rimelig Beføstning kan faae en Jernbane anlagt. For alle dem, som ikke ville gaae ind paa en Retning af Banen imellem Aarhus og Viborg, som gaaer op over Sønder-Dnsild, er der altsaa efter de foreliggende Undersøgelser i grunden kun 2 Veie, man kan vælge; den ene Veie udgaaer omtrent i nordlig Retning fra Aarhus og gjør i det Hele en østlig Bue, den anden Veie gaaer i vestlig Retning og gjør i det Hele en vestlig Bue til Viborg. Den sidste Deel af Banen, nemlig fra Tange til Viborg, vilde blive fælles for de 2 Buer; den østlige og vestlige vilde altsaa støde sammen ved Tange og deraf gaae videre til Viborg.

Med Hensyn til disse Buer gjør imidlertid Penge-spørgsmaalet sig gjældende, idet nemlig den ene Bue vil blive noget dyrere end den anden. Naar man altsaa ikke tænker sig den Mulighed, at en Entrepeneur vilde med et mindre Tilskud bygge en dyrere Bue, saa ligger jo altsaa i den Rentegarantie, man vil give, saa at sige Betingelserne for, hvilken af Veiene man vil gaae. Af de 2 Buer, hvoraf den østlige gaaer over Østergaard, og den vestlige over Resenbro, er den vestlige noget kortere og ogsaa noget billigere; den østlige derimod, som gaaer op over Østergaard, har det for sig, at den forener Randers og Dplandet omkring Randers med Jernbanen, og det er den nærmeste Veie, ad hvilken man kan komme til Viborg, naar man paa nogen Maade vil drage dette Punkt med ind i dette Spørgsmaal. Sagen stiller sig simpelthen saaledes, om man af Hensyn til de mere befolkede og bebyggede Districter, der ligge paa denne Veie, og af Hensyn til den større Færdsel, og som følge deraf den større Indtægt, som denne

Bue vil give, vil sætte noget Mere paa at bygge den. Der er af dem, der holde paa den vestlige Bue, indvendt, at Randers og Dplandet deromkring ikke er tilstrækkeligt betydelige Punkter til, at man deraf skulde lade sig bevæge til at lægge Banen i en østlig Bue, som vil blive noget længere; Forfjellen bliver omtrent den, at istedetfor, at den ene kommer til at koste noget over $3\frac{1}{2}$ Million, vil den anden koste noget over $4\frac{1}{2}$ Million, men, naar man lægger en Bue i østlig Retning uden nogen Forbindelsesbane med Randers, bliver Forfjellen ikke engang saa stor. Spørgsmaalet synes mig imidlertid ogsaa at stille sig saaledes, at, naar man erklærer Randers og Dplandet der omkring for at være ubetydelige Punkter, vil man vanskeligt kunne finde ret mange Punkter, som man vil kunne erkende for at være betydelige; jeg synes derfor, at Omstændighederne meest tale for at gaae i den mere østlige Retning. Man har rigtignok herimod indvendt, at man, selv om man lægger Banen østlig, alligevel paa en eller anden Maade nu eller senere enten ved en Entrepeneur eller ved en Bestræbelse fra Dplandets Side kunde faae en Forbindelsesbane til Randers, dersom denne By maatte ønske det. Imidlertid vil en saadan Bue ikke være af samme Nytte som den anden Bue, thi Forbindelsen fra Randers til Tange, som vilde være det nærmeste Punkt, hvor den vilde støde til, vilde blive omtrent $4\frac{1}{2}$ Mil, og man vilde saaledes for med Jernbanen at komme fra Randers til Aarhus faae en Veie, der vilde blive over $10\frac{3}{4}$ Mil. Nu kan man vel ikke sige, at man tilføds kunde reise lige saa let fra Randers til Aarhus som ved at kjøre paa en saadan Jernbane, men med de Dphold, som vilde blive nødvendige ved en saadan Sidebane, vilde Forfjellen maaffee ikke blive synderligt stor.