

kun er en aldeles isoleret Vandmølle i en ufrugtbar og lidet befolklet Skovegn, og saaledes selv ikke har nogen Brug for en Jernbane, men hvorfra denne ved en Vandvei kan sættes i en let Forbindelse med Silkeborg. Det er denne Forbindelse, som giver Ny Mølle sin eneste Betydning for Jernbanesystemet, idet den er et „Pant“ paa, at alle de Interesser, der knytte sig til det Indre af den heromhandlede Deel af Halvøen, og hvis rette Repræsentant Silkeborg er, ikke ville blive tilfidsatte. Da der imidlertid om denne Deel af Sagen ikke forelaa saadanne Planer og Overslag, som udkrævedes til at tage en nærmere Bestemmelse, indskrænkede Rigsdagen sig til den Beslutning, at Banen skulde føres ned i „Gudenaadalen“ og i samme navnlig berøre „Ny Mølle“, men overlod forøvrigt den nærmere Afgørelse til Regjeringen, navnlig ogsaa forsaavidt angaaer det vigtige Spørgsmaal, om Hovedbanen skulde føres gennem Horsens eller denne By kun sættes i Forbindelse med samme gennem en Sidebane.

Som Følge deraf afluttedes Contracten med Entreprenørene for det hele Baneanlæg med det Forbehold, at Balget af Linien mellem Aarhus og Veile senere skulde bestemmes og Betalingen derfor fastsattes i Henhold til visse vedtagne Regler, og der paabegyndtes noiaagtige Undersøgelser, saavel vedkommende den Vandvei, som i hvert Fald vilde være nødvendig for at sætte Silkeborg og derigjennem det Indre af Halvøen i Forbindelse med Jernbanenettet, som ogsaa om de Linier i Gudenaadalen, hvorved en saadan Forbindelse bedst og billigst kunde naaes. Disse Undersøgelser, om hvilke der alt i sidste Session gaves Rigsdagen en foreløbig (trykt) Meddelelse, ere nu afluttede, og foreligge i en Række af Beregninger og Tegninger, blandt hvilke Opmærksomheden særlig henledes paa den af Capitainerne Hoffmann og Holst afgivne Beretning og det samme ledsagende Kort, hvorpaa, foruden alle de omhandlede Linier, tillige de af samme berørte Egnes Populationsforhold ere angivne.

Endelig ere Resultaterne af alle Beregningerne sammensattede i en Tabel, hvorpaa man

for hver af de forskjellige Linier vil finde opgivet:

a. Det Miletal Jernbane, som dertil skal bygges, selve Anlægscapitalen, (derunder indbefattet — foruden Udgiften til selve Banens Bygning — Expropriation, Toldgodtgjørelsen, Anskaffelsen af Driftsmateriellet og Rentetabet under Bygningen), Driftsomkostningerne capitaliserede og — ved disse Summers Sammenlægning — Banens Kostbarhed.

b. Det Antal Tønder Hartkorn, Indbaanere, Heste, Hornkvæg, samt Faar og Svin, der findes inden en Afstand af 1 Mil paa begge Sider af Banen, og saaledes betegner Liniens locale Nytte;

c. Veilængden for de forskjellige Linier (tillige for Hovedlandeveien) mellem Aarhus og Horsens, mellem Horsens og Veile, samt mellem Aarhus og Veile, hvilken sidste saaledes tillige betegner Veilængden for al gennemgaaende Færdsel; og

d. Længden og Anlægs-Capitalen af de for de forskellige Linier nødvendige Vandveie.

Ved de saaledes anstillede Undersøgelser og de deraf fremgaaende Oplysninger ere formeentlig alle de Betingelser tilveiebragte, som udfordres til et forstandigt Valg, hvis Opgave det maa være at udfinde, hvorledes der med mindst Afbræk for den indbyrdes Forbindelse mellem Aarhus, Horsens og Veile samt for den gennemgaaende Færdsel og med mindst Pengeopoffrelse for Staten kan forstaaes det vestlige Landdistrict den størst mulige Andeel i Jernbanens Fordele. Ved dette Valg vil det være hensigtsmæssigt blandt de foreliggende Projecter først at udflyde dem, om hvilke der ikke kan være Tale, og saaledes at tilveiebringe et engere Udvalg, blandt hvilke en Sammenligning maa føre til den endelige Beslutning.

Det er i det Foregaaende alt bemærket, at den virkelige Repræsentant for alle de Interesser, som ifølge den i Loven af 10de Marts 1861 foregaaede Forandring skulde inddrages i Jernbanesystemet, ikke er Ny Mølle, men Silkeborg, der ikke blot er den eneste By i Gudenaadalen, men som ligger rigelig en Mil længere mod Vest og ved en Chaußee og andre Veie kan