

drage de endnu vestligere Dele af det Indre ind i samme, og at Ny Mølle's Betydning ene bestaaer i, at den staaer i Forbindelse med Silkeborg gennem en Vandvei. En saadan Vandforbindelse kan imidlertid ogsaa staaes tilstede ved Knudsbro for Enden af Knuds Sø, ved Fuldbro for Enden af Mossø samt ved Ringkloster for Enden af Skanderborg Sø. Denne Vandvei (med en Dybde af $4\frac{1}{2}$ Fod under daglig Vandstand og en Bredde i Bunden af 60 Fod) vil kunne tilveiebringes til Ny Mølle og til Knudsbro ved nogle mindre betydelige Rettelser, Udvidelser og Fordybninger af det naturlige Vandløb for en Udgift af 8 à 9000 Rd., til Fuldbro ved Anlæg af en Sluse ved Ny-mølle (100 Fod lang og 28 Fod bred) samt ved Udgravningen af en henved 3000 Fod lang Kanal i Engstrøget mellem Gudensø og Mossø (med tilhørende Dæmninger ud i denne) for en Sum af ialt 146,000 Rd., og til Ringkloster ved en Sluse ved Fuldbromølle, et Kanal anlæg derfra til Skanderborg Sø og nogle Udbygninger i denne for en Sum af ialt 280,000 Rd. Dog vil der i de to sidste Udgifter kunne indtræde en Besparelse af 25 til 30,000 Rd. ved at slaae noget af paa Fordringerne navnlig til Kanal anlægene. I alle fire Tilfælde vil der kunne staaes en meget tilfredsstillende Vandforbindelse mellem Silkeborg og de nævnte Punkter, som ikke væsentlig afviger fra den lige Linie, og som er farbar ogsaa for Dampskibe, og det maa saaledes erkjendes, at Forholdene her ere særdeles gunstige for Anlægget af en billig og beqvem Vandvei i en Længde af indtil $4\frac{3}{4}$ Mil. Hertil kan endnu føies, at de Gjenstande, om hvis Transport her fornemmelig vil blive Spørgsmaal (Brænde, Tørv, Muursteen og noget Korn den ene Veie, Kul, Tommer, Jern og Klude den anden), bedst egne sig for denne den billigste af alle Transportmidler, og at Driften ved dens Afbenyttelse aldeles kan rette sig efter det virkelige Behov til enhver given Tid. Ligesom alle fire Projecter have disse Fordele tilfælles, saaledes dele de ogsaa de Mangler, at de en Deel af Aaret ere besværlige eller endog ubrugelige, og at de, da det ene Endepunkt (Ny Mølle,

Knudsbro, Fuldbro og Ringkloster) fuldkommen mangler al selvstændig Betydning, kun ere brugelige ved en Omladning paa Jernbanen. Dette er — navnlig for Bæreforret, som de ovennævnte — en stor Ulempe; men kommer nu hertil, at den Jernbane, der skal slutte sig til en saadan Vandtransport, er en Sidebane, saa voxe disse Ulemper saameget, at Projectet maa opgives. Dette finder Anvendelse paa Vandveien til Knudsbro, der forudsætter en Sidebane derfra til Brabrand, og om den til Ringkloster, der kræver en Sidebane derfra til Torriid. Derimod finder det ikke Anvendelse paa Ny-mølle og Fuldbro, der begge berøres af en Hovedbane, forstaaende af den paa Listen under Nr. 1 opførte vestligste Bane — sidstnævnte af den under Nr. 5 opførte midterste Bane. Hvilken af disse der skal vælges, maa beroe paa andre Omstændigheder; thi at Vandveien til Fuldbro er $1\frac{1}{2}$ Mil længere, gjør meget lidet til Sagen, naar dog i begge Tilfælde Indladningen i Skibet og Omladningen paa Jernbanen ere uundgaelige. Det vilde derfor ogsaa være i høj Grad uforstandigt, hvis Linien til Fuldbro vælges, ligesuldt at lade hele Jernbanen gjøre Omveien til Ny Mølle; thi dette vilde for Forbindelsen mellem Aarhus, Horsens og Veile og for hele den gennemgaaende Førsel være en Veiforlængelse af 1,16 Mil, og for Statskassen Udgiften henved $\frac{1}{2}$ Million, hvorimod Forkortelsen af Veilængden fra Silkeborg til Aarhus (til Horsens, Kjøbenhavn, Hamborg o. s. v. vilde den nemlig være kortere) og Anlægskapitalen til Kanalen til Fuldbro vilde være af underordnet Betydning.

Ud det Anførte er det saaledes formeentlig klart, at der ikke kan blive Tale om at udføre Linierne

Nr. 6 — fordi Vandveien til Ringkloster kræver en Sidebane til Torriid;

Nr. 7 — fordi Vandveien til Knudsbro kræver en Sidebane til Brabrand;

og Nr. 4 — fordi Vandveien til Ny Mølle derefter ikke vilde kunne yde Silkeborg andet, end hvad Vandveien til Fuldbro yder under langt billigere Vilkaar.