

Kommer derimod Hovedbanen ikke til Fuldbro, da bortfalder Kanal anlæget mellem dette Punkt og Ny Mølle, hvorfra Vandveien til Silkeborg i saa Fald bliver nødvendig.

Balges den vestligste Banelinie (fra Beile over Krollerup og Ny Mølle til Aarhus), da berøres Horsens ikke af Hovedbanen, men maa sættes i Forbindelse med samme ved en Sidebane, enten til Krollerup (Forflaget Nr. 1), eller til Brestenbro (Nr. 2). Af disse maa den første ubetinget have Fortrinet. Dette følger allerede af Veilængderne; thi medens Chausseen fra Horsens til Aarhus og Beile har en Længde af 5,75 — 3,50 Mill vil Afstanden efter Nr. 1

blive 11,59 — 4,33 — men efter Nr. 2 9,37 — 6,71 —; med andre Ord, Forbindelsen med Aarhus vil i begge Tilfælde blive saa lang (og altsaa saa bekostelig og tidsspildende), at den for Horsens taber en stor Deel af sin Nytte, men efter Forflaget Nr. 2 vil det samme gjælde ogsaa om Forbindelsen med Beile (Kjøbenhavn, Hamborg o. s. v.), hvorimod denne efter Forflaget Nr. 1 vil blive saa kort, som det med Hensyn til Terrainet paa nogen Maade er muligt. Det samme gjælder om Udgifterne; thi Sidebanen vil i Anlæg og kapitaliserede Driftsomkostninger koste:

	Rbd.	Rbd.	tillsammen.
efter Nr. 1	673,645.	og 737,143.	1,410,788.
efter Nr. 2	978,204.	— 758,580.	1,736,784.

altsaa Nr. 2 mere 304,559 — 21,437. 325,996.

Det sees altsaa, at Horsens i hvert Tilfælde vil vorde ubeldig stillet, naar det kun ved en Sidebane kan indlemmes i Jernbanenettet, men at Ulemperne deraf, ved at lægge Sidebanen til Krollerup, væsentlig ville indskrænkes til den nordre Linie, hvorimod Forbindelsen med Verne og Kjøbenhavn samt med Slesvig og Udlandet derved med Hensyn til Veilængden vil være gunstig. Da nu tilmed den flettere Linie vil fordre en Meerudgift af over 325,000 Rbd., kan der ikke være Spørgsmaal om, at Planen Nr. 2 maa forkastes.

Skal Banen føres ned i Gudenaadalen er der saaledes kun Valget mellem 3 Baner; nemlig:

- a. (Nr. 3) Beile-Horsens-Underup-Ny Mølle-Aarhus, med Vandvei fra Ny Mølle til Silkeborg;
- b. (Nr. 1) Beile-Krollerup-Ny Mølle-Aarhus, med Sidebane fra Krollerup til Horsens og Vandvei fra Ny Mølle til Silkeborg;
- og c. (Nr. 5) Beile-Horsens-Lebstrup-Stilling-Aarhus, med Vandvei fra Fuldbro til Silkeborg.

Spørges der da nu, ved at sammenligne disse 3 Linier, om Veilængden mellem de 3 paagjældende Byer, da vil det af Tabellen sees, at denne, som udgjør: fra Aarhus, Aarhus, Horsens, til Beile: Horsens: Beile: paa Hovedlandeveien 9,25 Mill, 5,75 Mill, 3,50 Mill. og paa den directe

Bane	9,76	— 5,78	— 3,98
derimod andrager:			
efter Linien a)	13,10	— 9,12	— 3,98
— — b)	11,90	— 11,59	— 4,33
og — — c)	10,99	— 7,01	— 3,98

Mellem Horsens og Aarhus gjøre saaledes Linierne a) og b), sammenlignede med c), en Omvei af 2,11 eller 4,58 Mill, og mellem Aarhus og Beile en Omvei af 2,11 eller 0,91 Mill. Denne Omvei, som sammenlignet med den directe Bane, endog stiger til henholdsvis 3,34 og 2,14 Mill, angaaer, som alt bemærket, ikke blot det indre Samkvem mellem disse Byer, men tillige den hele gennemgaaende Færdsel, og er saaledes af Betydning for hele det øvrige Land. Fra dette Synspunct er det saaledes givet, at blandt de her nævnte 3 Linier er Linien a) (Horsens—Underup) den fletteste, Linien c) (Horsens—Lebstrup) den bedste.

Sammenlignes disse Linier med Hensyn til deres Kostbarhed, da sees det, at medens den directe Linie kun udkræver Anlæg af 9,76 Mill Jernbane, fordrer:

Linien a)	13,10 Mill Jernbane,
— b)	13,91 — — — —