

Linien c) 10,99 Milil Jernbane, hvis Anlæg vil koste:
 for Linien a) 4,212,385 Rd.
 ————— b) 4,079,249 —
 ————— c) 3,776,192 —
 Saafaa vil Linien c) altsaa koste 436,193 Rd. mindre end Linien a) og 303,027 Rd. mindre end Linien b). Dmtrent det samme Forhold udkommer, naar man medregner de capitaliserede Driftsomkostninger; thi da vil hver Banes Kostbarhed stille sig saaledes:

Linien a) 7,259,194 Rd.
 ————— b) 7,526,953 —
 ————— c) 6,399,857 —

Ogsaa her er Linien c) den fordeeligste; thi den er 859,337 Rd. billigere end Linien a), og 1,127,096 Rd. billigere end Linien b); og skjøndt Forholdet vil noget forandres, naar man medtager Vandveien, som fra Ny Mølle kun koster 8,000 Rd., fra Fuldbro derimod 125,000 à 146,000 Rd., er Overvægten dog overordentlig stor for den samme Linie, som ogsaa med Hensyn til Weilængderne har et saa afgjort Fortrin.

Skjøndt det er en Selvfølge, at den længere Linie faaer et større Opland (her regnet til 1 Milil paa hver Side af Banen), end den kortere, vil det dog sees, at de Børdier, som derved ville inddrages i Jernbanenettet, ikke staae i noget Forhold til Forøgelsen af Jernbanemil; thi medens det høieste og laveste Antal Milil forholde sig som 11 til 14, er derimod Forholdet mellem det derved berorte Hartkorn kun som 16 til 17 og Forholdet mellem Indvaanere som 21 til 22.

Det er alt ovenfor bemærket, at alle 3 Linier kun staae i Forbindelse med Silkeborg ved en Vandvei (med alle dennes Fordele og Ulemper) og at det kun er af ringe Betydning, at denne til Fuldbro er 1½ Milil længere end til Ny Mølle, da en Omladning dog i ethvert Tilfælde er nødvendig. Det maa i Forbindelse hermed bemærkes, at Jernbaneveien fra begge disse Punkter til Aarhus er lige lang, men til Horsens, Beile o. s. v. fra Fuldbro er omtrent 1 Milil kortere end fra Ny Mølle, altsaa for denne Linie sendog frembyder en Fordeel.

Sluttelig erindres, at medens Linien over Underup (a) gjør Jernbanen mindre nyttig for Horsens for Forbindelsen med Aarhus og det nordlige Jylland (Weilængden er 9,37 Milil mod 7,01 Milil over Tebstrup, 5,78 Milil over Torvild og 5,75 Milil ad Hovedlandeveien), vil denne Stad efter Linien over Krosslerup (b) aldeles være udenfor Hovedbanen og saaledes være henviist til en Sidelinie, som i alle Tilfælde, men fornemmeligen hvor den som her afgaaer fra en Bistation, ikke blot er dyrere at drive, men tillige for Benyttelsen medfører forøgede Omkostninger og betydeligt Tidstab; ligesom det næsten vil være umuligt at gjøre den deelagtig i alle Tog. Saadanne locale Hensyn bør vel ikke være afgjorende, hvor det gjælder et almindeligt, hele Landet omfattende Spørgsmaal, men Horsens er dog en saa betydelig By, at det bør komme i væsentlig Betragtning, at den ved Planen c) vil blive indlemmet i Hovedbanen og erholde en god Forbindelse baade med Aarhus og Beile (7,01 og 3,98 Milil).

Alf alt det Anførte fremgaaer det, at Linien c) Beile—Horsens—Tebstrup—Stilling—Aarhus, som er henved en Million eller over en Million billigere at anlægge og drive, end de tvende andre Linier (a og b), som for Forbindelsen mellem Aarhus, Horsens og Beile medfører en Veiforkortelse af 1 indtil 4½ Milil, og for den gennemgaaende Fart af 1 eller 2 Milil, af alle de Linier, som kunne føres gennem Gudenaadalen, er ikke blot den billigste, men tillige den, som bedst forener baade de locale og de almindelige Interesser, og altsaa er den, som bør vælges. Det bliver da deraf en Folge, at af de derved paa Jernbaneanlægget bespærede Summer et Beløb af 125,000 à 146,000 Rd. bør anvendes til at tilveiebringe en Vandvei mellem Silkeborg og Fuldbro.

Men under Bestræbelserne for at forene de tvende modstridende Interesser — den almindelige og den locale — har den Tanke maattet paatrænge sig, om det ikke var gjørligt at fyldestgjøre dem begge paa en langt fuldkomnere Maade og uden nogen Opoffrelse af den modstaaende Interesse. Dette vil skee ved at bibe-