

holde den oprindelig foreslaaede Linie fra Beile over Horsens til Aarhus, og derimod at sørge for Jndlandets Interesser ved en selvstændig Jernbanelinie fra Aarhuus directe til Silkeborg. Derved ville Aarhus, Horsens og Beile, der naturligviis have en ganske anderledes stor Betydning for Jernbanen — ligesom Jernbanen for dem — end Tilfældet er med hvilketsomhelst andet Punkt i den her omhandlede Deel af Landet, faae den kortest mulige Forbindelse indbyrdes (5,78 og 3,98 Miil) og med Alt, hvad der ligger Nord eller Syd for dette Belte, ligesom derved den gjennemgaaende Fart vil befries for enhver Omvei. Dette har ikke blot Betydning for Statskassen (Anlægs- og capitaliserede Driftsomkostninger), men ogsaa for Publicum; thi hver Miils Omvei medfører et Tidstab af 12 Minuter og et Pengetab af 14, 20 eller 26  $\beta$ . for hver Person (3die, 2den, 1ste Klasse), af 1 Mk. for hvert Stykke Hornvæg, af 1 Rd. for hver Godsvoan (12,000 Rd.) osv. Da der ved de fleste Linier er Spørgsmaal om en Omvei ind i Gudenaadalen af over 2 Miil, er det ingen ubetydelig Fordyrelse af den hele Jernbanefærdsel at lægge en saadan Meerudgift paa alle Personer, Kreaturer eller Gods, som fra (eller til) det nordlige Jylland skulle til (eller fra) Verne, Kjøbenhavn, Slesvig, Udlandet o. s. fr.; — ja dette Tillæg kan i Concurrencen med andre Færdselsveje endog gjøre Udslaget i det Spørgsmaal, om det overhovedet kan betale sig at bruge Jernbanen, og saaledes for dennes Nytte og dens Rentabilitet blive et Spørgsmaal af høieste Betydning. Uden Nødvendighed at fordre et saadant Offer af hele det reisfærende Publicum er derfor ikke uden stor Betænkelighed.

Denne Nødvendighed bortfalder, hvis man anvender det, som man vil opoffre paa Gudenaadalen, directe paa samme, ved at lægge en selvstændig Bane fra Aarhus til Silkeborg. Da dertil vil kunne benyttes af den alt færdige Bane til Langaa det første Stykke paa  $1\frac{1}{2}$  Miil indtil Lyngby, er det kun derfra, i en Langde af 4,60 Miil, at en egen Jernbane skulde bygges, og, da Terrainet er meget gunstigt og Banen ikke er beregnet paa nogen stor Færdsel og altsaa kan

erholde en let Bygning, vil den kunne udføres meget billigt (alt iberegnet for henved 200,000 Rd. for hver Miil) og kunne drives med mindre Tog og lettere Locomotiver (som tillige ville kunne anvendes til Havnebanen ved Aarhus). Da den gaader gennem en frugtbar Egn, der her strækker sig (see Kortet) meget længere mod Vest, end paa de øvrige Etnog baade Nord og Syd derfor, vil den locale Trafik kunne yde et væsentligt Bidrag til Omkostningerne ved Driften. Hovedsagen er imidlertid, at det, som er tilfattet ved den i det oprindelige Lovudkast foretagne Forandring, at drage „Gudenaadalen“ ind i Jernbanenettet, vil opnaaes langt fuldstændigere ved at føre en Jernbane directe til dennes eneste Kjøbstad, end ved kun at nærme sig den for at kunne naae den gennem en Vandvei, hvorved altsaa Silkeborg og alt, hvad der ligger omkring samme, befries baade for al Omladning og for Færdselens Afbrydelse om Vinteren. At disse locale Interesser ville vinde overordentligt derved, at Silkeborg og alt, hvad der kan naae til Silkeborg, dermed tillige har naaet Jernbanen, er klart. Spørgsmaalet er kun, om det af finansielle Grunde er gjørligt at give bort Jernbanesystem en saadan Udvidelse.

Tabellen udviser, at — affæet fra Vandveien enten til Ny Mølle eller til Guldbro — er Totaludgiften ved de gennem Gudenaadalen førende Linier

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

Derimod udgjør den for en directe Bane fra Beile til Aarhus og en Sidebane fra Lyngby til Silkeborg

7,630,000 Rd.

Bed at vælge denne Linie, maa Man altsaa vel give Afkald paa den Million, som vilde indvindes ved at vælge Linien c, men den vil kun medføre en Meerudgift,

sammenlignet med a, af 370,806 Rd.

og — — — — — b, — 103,047 —

Sammenlignet med disse 2 Linier kan der derfor ikke være mindste Spørgsmaal om, at den ubetinget maa foretrakkes, da en saa