

lille Borup Gaarde, forbi det sydvestlige Hjørne af Tebstrup Sø og langs dennes vestlige Bred. I Tebstrup By overfjærer den projecterede Banelinie Hovedlandeveien imellem Skanderborg og Horsens, hvorefter den ved Sneepdrupgaardten træder ind i en, af høie Bakker begrænset. Indsænkning i Vandfjellet imellem Afløbene til Horsens Fjord og til Gudenaæn. Efterat have passeret Høidedraget gaaer Linien Ost og Nord om Taaning By til Fuldbro Mølle, hvor den overfjærer Afløbet fra Skanderborg Sø. Fra Fuldbro Mølle er Linien rettet imod det Punkt paa den østlige Side af Mossø, hvor Illerup Aaen løber ud, og herfra følger den den Dal, der Vest for Alken og Sveistrup strækker sig op til Bessø. Efterat have fulgt denne Søes nordlige Bred falder Linien sammen med den tidligere beskrevne Linie over Rye-Mølle til Aarhus.

Al de i det Foregaaende omhandlede Linier har Linien fra Bredal over Bøgballe, Brestenbro og Rye-Mølle til Brabrand været underkastet en gennemgaaende Undersøgelse, hvorved dog en i 1856 udført Undersøgelse af Strækningen mellem Taastrup Sø og Skibby er afbenyttet. Paa samme Maade er Linien fra Horsens over Hansted og Tebstrup i sin Heelhed, bleven undersøgt; derimod have vi for Linien igjennem Hanstedaadalen og forbi Underup til Gudenaadalen benyttet de Nivellemeter, som de engelske Ingenieurer i Aaret 1860 have optaget, idet vi efter en Undersøgelse af det paagjældende Terrain have fundet dem fyldestgjørende til Besparelsen af den foreliggende Opgave og til Benyttelse ved Udarbejdelsen af de fornødne Overslag. Sidebanen fra Krollerup til Horsens falder, som alt tidligere bemærket, i det Væsentlige sammen med en Deel af det tidligere udarbejdede Project til en Bane fra Beile til Horsens; Tilslutningerne til den over Krollerup og Rye-Mølle lagte Hovedbane og til Havnen ved Horsens have derfor alene været Gjenstand for vore Undersøgelser i denne Retning.

Ved Valget imellem de ovenfor beskrevne fire Banesystemer, nemlig:

Nr. 1. fra Beile over Bredal, Krollerup,

Bøgballe, Brestenbro, Rye-Mølle, Harlev og Brabrand til Aarhus, med Sidebane fra Krollerup til Horsens;

Nr. 2. fra Beile over Bredal, Krollerup, Bøgballe, Brestenbro, Rye-Mølle, Harlev og Brabrand til Aarhus med Sidebane fra Brestenbro til Horsens;

Nr. 3. fra Beile over Bredal, Korning, Horsens, Underup, Rye-Mølle, Harlev og Brabrand til Aarhus; og

Nr. 4. fra Beile over Bredal, Korning, Horsens, Egeberg, Tolstrup, Tebstrup, Fuldbro Mølle, Rye-Mølle, Harlev og Brabrand til Aarhus;

vil der navnlig være at tage Hensyn til, at Anlægs- og Driftsomkostningerne blive saa smaa og Betingelserne saavel for den locale som for den gennemgaaende Trafik saa gunstige som muligt. Resultatet af de med Hensyn til disse Punkter foretagne Undersøgelser og Beregninger findes samlet fremstillet i den vedhæftede Oversigt, Bilag A.

Hvad Anlægsomkostningerne angaaer, maa først bemærkes, at Undersøgelserne af de forskellige Linier ikke ere udførte i fuldstændig Detail, hvilket vilde være blevet for vidtløftigt for de mange forskellige Linier. Imidlertid ere de dog udførte med en saadan Grad af Nøiagtighed, at det ikke kan antages, at detaljerede Undersøgelser ville give væsentligt afvigende Resultater, og de ville derfor med Sikkerhed kunne lægges til Grund for de Sammenligninger, hvorom der her er Tale.

De Regler, hvorefter Betalingen for et Jernbaneanlæg, imellem Beile og Aarhus skal beregnes, ere fastsatte i den Contracten af 18 Marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark vedføiede Overenskomst. Vi have derfor lagt de i denne Overenskomst stiplede Priser til Grund for Overslagene over den til selve Banebygningen fornødne Capital. Disse Overslag, der ere vedføiede som Bilag I-XV, indeholde ikke Erstatning for Grund og Eiendom, som afftaaes for bestandigt til Jernbaneanlægget, Anskaffelse af Driftsmateriellet, Renter af Anlægscapitalen under Ba-