

Derne. Det er derfor vigtigt, at disse Afstande og navnlig den Afstanden imellem Aarhus og Bredal blive saa korte som muligt.

Den locale Trafik, der kan ventes, vil for den største Deel afhænge af de Egnes Befolkning og Frugtbarhed, hvorigjennem Banerne føre. For at give et Billede heraf have vi for hver Banelinie efter den i 1860 foretagne Op-tælling beregnet Størrelsen af Befolkning og Kreaturhold i et Belte af 1 Miils Brede til hver Side af Banelinien og hertil føjet disse Districters Hartkorn. Af den vedhæftede Sammenstilling vil det imidlertid sees, at Hartkorn, Befolkning og Kreaturhold staae i meget nært Forhold til hverandre, og vi have derfor til en lettere Oversigt indtegnet samtlige Banelinier paa et Populationskort, konstrueret efter det i 1855 af det statistiske Bureau udgivne.

Af den vedhæftede Oversigt (Bilag A) vil det erfares, at Linien fra Bredal over Horsens, Tebstrup, Mossø, Rye=Mølle til Aarhus (Nr. 4) stiller sig billigst af de 4 nysbestrevne Jernbanesystemer, saavel med Hensyn til Anlæg som til Drift. Linien fra Bredal over Krollestrup og Rye=Mølle til Aarhus, med Sidebane fra Krollestrup til Horsens (Nr. 1) kommer den vel temmeligt nær i Henseende til Anlægsomkostninger, ligesom den frembyder de Fordele, at Veien for den gennemgaaende Trafik bliver circa $\frac{1}{4}$ Miil kortere, og at et noget større Opland inddrages til Banen, men disse Fordele ere for ringe til, at de kunne opveie deels den betydelige Forøgelse af Driftsudgifterne og deels den betydelige Forlængelse af Veien imellem Horsens og Aarhus (henved $3\frac{1}{2}$ Miil), som Systemet Nr. 1 medfører.

Linien fra Bredal over Krollestrup og Rye=Mølle til Aarhus, med Sidebane fra Brestenbro til Horsens, (Nr. 2) medfører vel ikke saa stor en Afstand imellem Aarhus og Horsens som samme Linie med Sidebane fra Krollestrup til Horsens (Nr. 1), og den betjener vel et noget større Opland, men derimod betinger den en ikke ubetydeligt større Anlægsøcapital og frembyder en ikke ringe Forlængelse af Veien fra Horsens imod Syd. Sammenlignet med Tebstrup—Rye=Mølle Linien (Nr. 4) besidder

den ubetydelige Fordele i Henseende til Belængden for den gennemgaaende Trafik og til Størrelsen af det Opland, der inddrages til Banen, men derimod viser Sammenstillingen at saavel dens Anlæg som dens Drift vil blive betydeligt kostbarere, samt at Belængden imellem Horsens og Aarhus forøges med circa 1 Miil og imellem Horsens og Bredal med circa $2\frac{3}{4}$ Miil.

Naar saavel Anlægs- som Driftsomkostninger tages i Betragtning, er Linien fra Bredal over Horsens, Underup og Rye=Mølle til Aarhus (Nr. 3) den, der kommer nærmest ved Tebstrup—Rye=Mølle Linien (Nr. 4). Forskjellen i disse Omkostninger er dog ikke ubetydelig, idet den naaer op til henved 400,000 Rdlt. Denne Meerudgift opveies ikke af tilsvarende Fordele; tværtimod frembyder Underuplinien en Beiforlængelse af circa 1 Miil, saavel for den gennemgaaende Trafik som for Trafikken imellem Horsens og Aarhus, ligesoverfor Tebstrup Linien, og det Opland, der inddrages under Banen, er for begge Linier omtrent det samme.

Af de 4 omhandlede Banesystemer for tjener saaledes Banen fra Bredal over Horsens, Tebstrup og Rye=Mølle til Aarhus (Nr. 4) afgjort Fortrinnet fremfor de øvrige. Men denne Linie fjerner sig, ved efter at have passeret Mossø at skulle berøre Rye=Mølle, saa betydeligt fra en directe Linie imellem Mossø og Aarhus, at der fremstaaer Anledning til at tage under Overveielse, om man ikke bør foretrække et System, som bestaaer af en directe Hovedbane imellem Horsens og Aarhus og Sidebaner eller Canaler, der satte Gudenaadalen i Forbindelse med Hovedbanen. Et saadant System vilde uden Tvivl bedre imødekomme Fremtidens Fordringer, end de, der ved betydelige Forlængelser af Hovedbanen til Skade for den gennemgaaende Trafik søge at delagtiggjøre Jyllands Indre i de Fordele, som Jernbaneanlægget medfører. Det kan neppe betvivles, at Jernbanebygningen i Jylland ikke er affuttet med de i Loven af 10de Marts vedtagne Linier, men at man, om end i en noget fjernt Fremtid, vil søge at lette Afdgangen til Længdebanelen og til Distriktens Havne ved