

Anlægget af nye Baner. Alle Forholdene i Jylland pege i saa Henseende hen paa Sidebaner, der fra Østkystens Kjøbstæder bevæge sig op til Landets Indre igjennem de lange og dybe Dale, som danne Forsættelsen af Østkystens Fjorde, Sidebaner, som kunne anlægges og drives yderst billigt, navnlig fordi Togene paa dem ikke behøve at bevæge sig med den Hastighed som paa Hovedbanen, og som kunne forlænges, efterhaanden som Landets Udvikling stiger. Iffun saadanne Systemer synes derfor at kunne opfylde de givne Formaal, uden at skade andre Interesser.

Den Hovedbane, der nærmest slutter sig til den sidstomhandlede Linie over Horsens, Tebstrup og Rye-Mølle, fremstaaer, naar man fra Mossø følger Illerupaaens Dal og passerer Gudenaas Bandstjæl ved Stilling, samt derpaa følger Udslev Dalen og forbi Røllens og Lærskov Møller ved Harlev atter søger den foromhandlede Linie imellem Rye-Mølle og Aarhus. Gudenaas-Districtet kunde lettest bringes i Forbindelse med denne Linie (Nr. 5) ved Anlægget af en for Dampskibe farbar Vandvei imellem Fuldbro-Mølle og Silkeborg, og det er ved de af Justitsraad Carlsen foretagne Undersøgelser paavist, at en saadan kan tilveiebringes for en Bekostning af 115,000 Rd. Den vedførte Sammenstilling viser, at man ved fra Mossø at følge den directe Linie over Stilling til Aarhus (Nr. 5), istedetfor at gaae over Rye-Mølle opnaaer en Forkortelse af Veilængde saavel for den gennemgaaende Trafik som for Trafikken imellem Horsens og Aarhus, der beløber sig til henved  $1\frac{1}{4}$  Mil. Man opnaaer tillige temmeligt betydelige Besparelser saavel i Anlægs- som i Driftsomkostninger, men disse Besparelser ville dog for den største Deel tabes ved Seilbargjørelsen af Sødragnet imellem Fuldbro Mølle og Silkeborg og navnlig ved Etableringen af en regelmæssig Dampskibsfart imellem disse Punkter.

Af alle de imellem Aarhus og Horsens undersøgte Linier forbliver imidlertid den i 1860 projecterede Linie over Thiset, Torrild og Tvingstrup den billigste at anlægge og den korteste. Den er nemlig circa  $1\frac{1}{4}$  Mil kortere

end den nysbestrevne Tebstrup-Stilling Linie og frembyder derhos de gunstigste Betingelser saavel for den gennemgaaende Trafik, som for Trafikken mellem Aarhus og Horsens. Den gennemskærer derhos af alle Linierne det frugtbarste og tættest befolkede District, og egner sig saaledes bedst til at indtræde som Hovedbane i de Systemer, som ved Hjælp af Sidebaner eller Canaler knytte Gudenaas-Bassinet til det store Jernbanesystem.

Følge de ovenfor omtalte Undersøgelser af Sødragnet kan den hele Strækning imellem Skanderborg Sø og Silkeborg gjøres seilbar for Dampskibe for en Bekostning af circa 235,000 Rd. Den i 1860 projecterede Hovedbane nærmer sig ved Torrild til Enden af dette Sødrag og kan ved Hjælp af en circa  $\frac{1}{4}$  Mil lang Sidebane, der føres gennem Dalen imellem Åsendsrup og Ringkloster, sættes i Forbindelse med Sødragnet. Sidebanen stiger jævnt ned fra Torrild Station, forbi Åsendsrup langs med den vestlige Dalside og udmunder ved Ringkloster i Skanderborg Sø. Denne Sidebane, der kun har en ringe Længde, og som iffun vil foranledige en Udgift af circa 286,000 Rd., vilde i Forbindelse med Hovedbanen frembyde det billigste Jernbanesystem (Nr. 6), men denne Fordeel tabes paa Grund af Udgiften til Sødragets Seilbargjørelse og til Vedligeholdelsen af en regelmæssig Dampskibsfart paa Søerne. Føies hertil den Omstændighed, at Driften af Sidebanen, hvad enten den skeer ved Locomotiver eller Heste, altid vil blive ubøvem fra en Landstation som Torrild, vil dette System neppe kunne rivalisere med Tebstrup-Stilling Linien.

En Sidebane for Horsens-Torrild-Aarhus Linien maatte i det Hele taget helst udgaae fra Aarhus Station, der indrettes til Centralpunkt for de jydsk Baners Drift, og fra hvilken Sidebanens Drift derfor kan udføres uden væsentlig Gene. Da imidlertid den under Arbeide værende Jernbane imellem Aarhus og Randers paa den første Deel af sit Løb har en vestlig Retning, kunde dette Stykke, nemlig imellem Aarhus og Brabrand, benyt-