

opnaaer en Forkortelse af Veilængden saavel for den gjennemgaaende Trafik som for Trafiken mellem Horsens og Narhuus, der beløber sig til henimod  $1\frac{1}{4}$  Mil. Man opnaaer temmelig betydelige Besparelser saavel i Anlægs- som Driftsomkostningerne, men disse Besparelser ville dog for den største Deel tabes ved Seilbargjørelsen af Sødraget imellem Fuldbro Mølle og Silkeborg og navnlig ved Etableringen af en regelmæssig Dampskibsfart mellem disse Puncter.

Regjeringens Ingeniører have vistnok fuldkommen Ret i denne sidste Betragtning. Anlægs- og capitaliserede Driftsomkostninger for Linien Veile—Horsens—Lebstrup—Stilling—Narhuus med Vandvei fra Fuldbro til Ny Mølle er ansat til . . . . . 6,399,000 Rb.  
hvortil kommer Vandveiens Anlæg . . . . . 146,000 —

Er: 6,545,000 Rb.

De samme Omkostninger med Hensyn til Linien Veile, Horsens, Lebstrup, Fuldbro, Ny Mølle, Narhuus, med Vandvei fra Ny Mølle til Silkeborg, ere anslaaede til 6,876,924 Rb. hvortil kommer Vandveiens Forbedring . . . . . 8,000 —

er 6,884,000 Rb.

saar at sidstnævnte Linie er med Hensyn til Anlæg og Jernbanens Driftsomkostning 339,000 Rb. kostbarere. Men naar Vandveiens Driftsomkostning tillægges begge Linier, bliver Forholdet ganske anderledes. Det vil ikke nægtes af Noget, der kjender Forholdene paa Himmelbjergsøerne og Mossø, at sidstnævnte meget dybe Sø er meget uroligere end hine, og at der til dens Befaring baade behøves noget stærkere og noget større Dampskibe og stærkere Pramme, end der udfordres til Befaringen af de andre Søer, ligesom det er meget tvivlsomt, om det paa Mossøen, saaledes som paa Himmelbjergsøerne, kan undgaaes at have luffede Pramme. — Omkostningerne til Anskaffelsen af disse og af Dampskibe (som det da vil blive nødvendigt at lade bygge der paa Stebet), saavel som Vedligeholdelsesudgifter, Anlægskapitalens Forrentning, Mandstabsets Lønning, Kulforbrug og øvrige Driftsudgifter ville derved forøges betydeligt, og da Vandveien bliver  $1\frac{1}{2}$  Mil længere og Farten lider Ophold ved Passeringen af Ny Mølle-Sluse, vil en Tour til Fuldbro Mølle og tilbage til Silkeborg ikke med Pramme paa Slæb kunne udføres i mindre end 7 Timer, medens derimod en Tour frem og tilbage mellem Silkeborg og Ny Mølle kun tager 4 Timer. Der vil saaledes i Reglen til Fuldbro Mølle kunne udføres een Tour om Dagen, og dette vil atter om Vinteren gjøre det betydeligt vanskeligt at holde Veien gennem Isen aaben, saa meget mere, da Mossøen ikke som Himmelbjergsøerne har nogen Strømning.

Ligesom Driftsomkostningen af Jernbanerne og disses Rentabilitet kun meget ufuldkomment forud lader sig beregne, saaledes tør der vistnok eiheller med nogen Sikkerhed opstilles nogen Beregning over Driftsomkostningerne over Vandveien, men de ovenangførte Momenter ville være tilstrækkelige til at kunne indsee, at Forøgelsen af den hele Driftsudgift, ved Benyttelsen af Vandveien fra Ny til Fuldbro Mølle, vil være saa betydelig, at Renten af hiin Sum af 339,000 Rb. vistnok rigelig vil medgaae, og snarere et Tab end en Beparelse vil blive Resultatet, ligesom det er en Selvfølge, at Silkeborgs Interesser kun ville være slet tjente med Vandveien istedetfor Jernveien.

Men imod dette stilles Hensynet til den gjennemgaaende Trafik, som ad Jernveien vil besværes med en Forøgelse af henved  $1\frac{1}{4}$  Mil. Det skjønnes imidlertid ikke, at dette Hensyn endnu i og for sig har stor Betydning, eller i alt Fald kan sættes ved Siden af den Byrde, der paalægges den gjennemgaaende Trafik for at indbefomme Dufferne i andre Byer, der