

Vi have altsaa her et Overblik over Betydningen af de Interesser vestfor Linien, hvis Fremme skulde kræve dennes vestlige Velggenhed, og vi antage det usornødent at tage Hensyn til Beltet mellem de to Linier, da dette kun er lidet over en Mil bredt. Da nu de ovenfor anførte Sogne for Størstedelen have en Befolkning mellem 1,000 og 1,500 Mennesker paa Kvadratmilen, medens Sognene øst for Fuldbrolinien have mellem 2,000 og 3,000, er det for det Første klart, at den ved den vestlige Linie begunstigede Befolkning nyder denne Gunst paa Beføstning af det dobbelte Antal ligesaa Berettigede. Dernæst maa bemærkes, at Totalbeføstningen for de to Linier stiller sig høiere for den vestlige med et Beløb af 333,000 Rd., og at Veien for den hele gennemgaaende Trafik ved denne forlænges en Mil (under Forudsætning af Vibeholdelsen af Ny Mølle i begge Linier). Hvilken Betydning denne Veiforlængelse kan have, er det naturligviis ikke let at afgjøre; men vi troe dog, at et enkelt Punkt i Færdselen vil i denne Henseende kunne være ret opløsende. Det turde neppe være for høit regnet at antage, at af de c. 70,000 Stykker stort Kvæg og Heste, der i 1860 udførtes fra Monarkiet, vilde omtrent Halvdelen have passeret Strækningen Aarhus—Horsens, og der vilde saaledes, da Transporten for et Stykke stort Kvæg er c. 16 β . pr. Mil, for Affenderne være fremkommet en Meerudgift paa den vestlige Bane af c. 6,000 Rd. Selv om man nu kun vilde anslaa Meerudgiften for gennemgaaende Rejsende og den hele øvrige Trafik i begge Retninger til 9,000 Rd., vilde altsaa Varetagelsen af de 10,000 Vestboeres Interesser, foruden Tilfidsjættelse af fuldt saa omfattende og ligesaa berettigede Interesser hos det dobbelte Antal mere østlig Boende for Staten medføre en aarlig Meerudgift til Rente af over 15,000 Rd. og for den private Trafik en usødvendig Belyrdelse af mindst det samme Beløb. Kommer nu hertil, at Forestillingen om de eventuelle nye Handelscentre efter al Sandsynlighed vil vise sig illusorisk, da troe vi, at den foregaaende Udvikling nødvendig maa føre til den Slutning, at Jernbanen, hvis den endelig skal føres til Ny Mølle, bør føres øst og ikke vest om Mos Sø.

Med Hensyn til den tredie Grund, Udvidelsen af Byernes Opland, skulle vi først bemærke, at den staaer i aabenbar Strid med den anden, ligesom de rigtignok ogsaa ere fremfattede fra forskjellige Sider. Vilde vi dernæst betragte den nærmere, da vil det jo sees, at der i nærværende Tilfælde udelukkende er Tale om Horsens, og at Striden om Oplandet alene verserer mellem denne By og Aarhus. Et Blik paa Kortet forekommer os tilstrækkeligt til at vise, at det vestlige Opland ligesuldt bliver tilstede for Horsens, hvilken Retning man end giver Jernbanen, at det nordlige i hvert Fald vil strække sig op mod Sørrækken, og at med Hensyn til det østlige nord for Horsens Fjord Linieretningen bliver uden Indflydelse. Vi kunne altsaa heller ikke fra denne Side see nogen grundet Indvending mod vort Hovedresultat — Linien øst om Mos Sø.

Sdet vor Undersøgelse har ført os hertil, fremstaaer naturlig det Spørgsmaal, om da ikke de mere lokale, til Ny Mølle knyttede Interesser maa kunne fyldestgjøres paa en for den gennemgaaende Trafik mindre besværende Maade end ved at føre Banelinien, hvis Hovedretning skulde være mod Nordnordost, over 1 Mil mod Nordvest, og vi kunne herved ganske henholde os til, hvad der i Regjeringsudkastets Motiver er anført om de to Linier: Fuldbro—Ny Mølle—Brabrand med Vandvei fra Ny Mølle til Silkeborg, og Fuldbro—Stilling—Brabrand med Vandvei fra Fuldbro til Silkeborg. Med Lovudkastet antage vi, at den sidste Linie vil give de ved Navnet Ny Mølle repræsenterede Interesser samme Fyldestgjørelse som den første, foruden at den giver en Besparelse i Totalbeføstning af 339,000 Rd. eller over 13,000 Rd. aarlig Rente og en Veiforfortelse af $1\frac{1}{2}$ Mil for den gennemgaaende Trafik, der, hvis vor Antagelse i det Foregaaende maa erkendes nogenlunde rigtig, repræsenterer en Besparelse af mindst 17,000 Rd. aarlig for denne Trafik.