

Banen over Torrild vilde vel komme til at gaae igjennem et bedre befolklet Distrikt end Fuldbro-Vinien, men dette Distrikt er isorveien langt bedre forsynet med Udfstibningssteder og vil altsaa forholdsvis drage mindre Nytte af Jernbanen, medens det nærmest Fuldbro-Vinien liggende Belte dog er saa frugtbart og saa vel befolklet, at en Jernbane igjennem det vil kunne blive Vetingelsen for en ikke ubetydelig Trafik, som det paa Grund af sin ufordelagtige Beliggenhed med Hensyn til Udfstibningssteder nu maa undvære. Vi kunne derfor ikke slutte os til Ministeriets Forslag om en Aarhus-Torrild-Horsens-Bane; men da vi ere enige i at opgive Vandveien fra Fuldbro til Silkeborg, fortjener det at undersøges, om ikke en mindre betydelig Endring i den ved Lov af 19de Januar 1863 fastsatte Retning: Horsens, Tebstrup, Fuldbro Mølle, Stilling, Aarhus kunde være at anbefale. Det maa da erkjenbes, at Stationen Fuldbro Mølle er valgt af Hensyn til Vandveien, og at man, naar denne falder bort, har Anledning til at tage under Overveielse, om man ikke, ved at lægge det midterste Stykke af Vinien nærmere Vest om Skanderborg-Sø, vilde opnaae væsentlige Fordele. Udvalget har tænkt sig Muligheden af, at Veien imellem Aarhus og Horsens paa denne Maade baade kunde blive kortere og billigere at anlægge end tidligere antaget; den kunde bringes nærmere til Skanderborg Kjøbstad, og vilde da i dennes Nærhed komme til at gjennemstære et frugtbarere og bedre befolklet Terrain end ved Fuldbro Mølle.

I Henhold hertil vilde Udvalget foreslaae at vedtage Lovudkastets § 6 og at ændre § 7 saaledes, at Jernbanen fra Horsens nordpaa førtes Vest om Skanderborg Sø til Brand eller Lyngby; de øvrige i Loven af 19de Januar 1863 nævnte Punkter, Tebstrup og Stilling, have nemlig efter Udvalgets Opfattelse i og for sig ikke den Bigtighed, at de særligt bør nævnes.

Ved Lovudkastets første Paragrapher foreslaaes bevilget $\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler til Anlæg af en let Jernbane til Silkeborg; Motivet for dette allerede tidligere af Rigsdagen forfastebe Forslag er dette, at det ved nyere Undersøgelser er godtgjort, at en let Jernbane nu kan anlægges langt billigere, end man tidligere har tænkt sig. Da dette Punkt kan blive af Bigtighed for den fremtidige Udvikling af vort Jernbanenet, har Udvalget hos Indenrigsministeriet søgt Oplysning om de Beregninger og Erfaringer, hvorpaa ovennævnte Paastand er grundet, og har fra samme modtaget nedenstaaende Oplysninger, som indeholdes i en Skrivelse fra den controllerende Ingenieur ved de jydsk-syenske Jernbaner, Hr. Capitain Holst, til Ministeriet:

Hvad angaaer Anlægget af en let Sidebane til Silkeborg, da støtter den af mig opgivne Anlægscapital 500,000 Rd. sig til følgende Program for Banens Anlæg:

- a) Stigninger af 1:70 og Krumningsradier af 1,200 Fod admitteres uden Betænkelse. Banen sluttes saa nøie som muligt til Terrainet, Planumbreddens af Jordarbeidet = 16 Fod.
- b) Broer og Stenkister bygges saa billigt som muligt. — Paa Grund af den langsomme Kjørsel ubelades Led o. desl. ved Overkørseler, der anbringes overalt, hvor Lodseierne ønske dem. Derved indskrænkes tillige Erstatningerne for afgiven Eiendom.
- c) Skinner af 30 T Vægt pr. Yard paa Langsveller anvendes. Under Skinnerne 4 à 6 " Ballast, som den kan faaes til moderat Pris.
- d) Stationerne indskrænkes til det høist Fornødne.
- e) Electrisk Telegraph indrettes langs hele Banen, derimod anbringes hverken optiske Signaler eller Banedogterhuse o. desl.
- f) Hegn tilveiebringes kun efter de for Landeveie gjældende Bestemmelser.