

nødne Midler til Paabegyndelse af Anlægget, hidrører deels fra at man har ønsket at have tilstrækkelig Tid til, inden Bevilling til Anlægget gives, at søge en Overenskomst sluttet paa saa gunstige Vilkaar som muligt om Anlæggets Udførelse, deels fra at man som foran nævnt ikke har villet bebyrde Statskassen med Udgifter til nye Jernbaneanlæg, førend dens Forpligtelser i Henhold til Kontrakt af 18de Marts 1861 ere opfyldte.

Med Hensyn til Planerne for de foreslaaede Anlæg skal man derhos bemærke Følgende:

1) angaaende Jernbanen fra Nørresundby til Frederikshavn.

Bed de efter Regeringens Foranstaltning i 1856 foretagne Projecteringer blev der udarbejdet Forslag til en directe Linie mellem Nørresundby og Frederikshavn. En saadan Linie vilde imidlertid have den Mangel, at det Terrain, som den gennemskar, deels i det Hele var vanskeligt at passere; hvorfor Anlægget vilde blive forholdsvis kostbart, deels for en væsentlig Deel var mindre frugtbart og velbyrket, inedens derimod Hjørring Kjøbstad og det frugtbare Land i sammes Nærhed enten ikke blev berørt af Banen eller maatte sættes i Forbindelse med den ved en Sidebane. Disse Ulemper ville undgaaes ved den nu foreslaaede Linie over Hjørring, der — som nedenfor nærmere vil blive oplyst — vil stille sig betydeligt billigere end det tidligere projecterede Anlæg. Vel vil den nu foreslaaede Linie blive noget længere end den tidligere projecterede, men denne Forlængelse antages ikke at kunne have en saa stor Betydning for den gennemgaaende Trafik, at Fordelene ved denne nye Linie derved kunne opveies.

Balget af Banens Udgangspunkt ved Nørre-Sundby staaer i en meget nær Forbindelse med den Maade, paa hvilken man tænker sig Forbindelsen over Liimfjorden iværksat. Som bekjendt er der allerede tidligere udført endeel Forarbejder for at undersøge Muligheden af at passere Fjorden med en fast Jernbanebro. Omendkjøndt disse Undersøgelser ikke vare meget omfattende, medførte de dog betydelige Udgifter. Det blev derved tilstrækkeligt godtgjort, at Forholdene frembyde overordenlige Vanfle-

ligheder — navnlig som Følge af Grundens Beskaffenhed —, og at Beføstningen vilde naae en meget betydelig Størrelse. For paa en fyldestgjørende Maade at kunne bedømme Udførelsen af et saadant fast Broanlæg, udkræves der Undersøgelser, som maa gennemføres i stor Udstrækning og Detail. Da Tiden og de Midler, som have staaet til Raadighed, imidlertid ikke have tilladt saadanne, saa har det været nødvendigt at behandle Projectet til Benschyselbanen uafhængigt af Spørgsmaalet om en fast Bro over Liimfjorden.

Bed Udarbejdelsen af det nærværende Project er det derfor forudsat, at Forbindelsen over Liimfjorden skeer enten ved Pontonbroer eller ved Dampfærger. Dog er der ved Valget af Stationen noget Best for Nørre-Sundby taget saadanne Hensyn, at der opnaaes temmelig frie Hænder i Henseende til Balget af Banens fremtidige Tilknætningspunkt til Liimfjorden. Paa dennes sydlige Side tillader Aalborg Stations Beliggenhed, at man ved en Forlængelse af Banen kan naae et hvilket som helst Overgangspunkt Best for Aalborg, ligesom man fra Stationen ved Nørre-Sundby er istand til at føre et Forbindelsesspor til den nuværende Pontonbro, eller til et Dampfærganlæg, som maatte blive indrettet paa Strækningen mellem Stationen og Pontonbroen.

I sin Almindelighed frembyder Projectet paa hele Strækningen mellem Nørre-Sundby og Frederikshavn gode saavel Krumnings- som Stigningsforhold; Den stærkeste Stigning, som forekommer ved Gjennemgangen gennem Aasen er indskrænket til 1:150, og Jordarbejdet, der i Gjennemsnit udgjør c. 12,000 Kubikfavne pr. Mil, maa ansees som meget moderat.

Baneanlægget er forudsat udført i Overensstemmelse med de for Banen mellem Randers og Aalborg gjældende Normer og ligesom for denne er der beregnet Skinner af 58 Pds. Vægt engelsk pr. Yard. Banestrækningen er forudsat heget i hele sin Udstrækning.

I Overslaget er der optaget et Beløb for at sætte Banegaarden ved Nørresundby i Forbindelse med den nuværende Pontonbro. Fra Banegaarden ved Frederikshavn er der desuden projecteret et Spor til Havnen med Dobbeltspor og Dreiestive m. v. langs dennes forskjel-