

lige Bolværter. Som Følge af at Banen savner fast Forbindelse med den øvrige Del af Østfykbanen, har det været nødvendigt at paa-regne Opførelsen af mindre Værksteder paa Banegaarden ved Frederikshavn.

Banens samlede Længde udgjør 11,074 Mil., denue Længde regnet fra Udgangspunktet ved den nuværende Pontonbro til Havnesporene ved Frederikshavn. Heraf udgjør igjen Pontonsporet 0,106 Mil., Frederikshavns Hestebane 0,133 Mil., saaledes at selve Banens Længde udgjør 10,835 Mil.

Den samlede Udgift vil udgjøre 2,582,000 Rd., under Forudsætning af, at Expropriationen af den fornødne Grund kan anslaaes til 20,000 Rd. pr. Mil., at der erholdes Lødfrihed for de Bygningsmaterialier, som indføres, og at Betalingen erlægges i Kontant.

Til Sammenligning med det ældre Project, som ved Regeringens Foranstaltning udarbejdedes i Aaret 1856 til en directe Banelinie mellem Nørre-Sundby og Frederikshavn, tilføies følgende Oplysninger. Denne Banes Længde udgjorde 8,63 Mil., medens Banen over Hjørring i det nuværende Project udgjør 10,83 Mil.; Forlængelsen ved at føre Banen over Hjørring indskrænker sig saaledes til  $2\frac{1}{5}$  Mil. Den samlede Udgift for den direkte Linie udgjorde c. 2,877,000 Rd. Da Linien over Hjørring som anført er anslaaet til 2,582,000 Rd., opnaaes saaledes uagtet Veiforlængelsen en mindre Udgift af 295,000 Rd., deels ved et heldigere Valg af Liniens Beliggenhed, og deels ved en Reduction i Henseende til Overbygningens Bessaffenhed.

2) angaaende en let Sidebane fra Skanderborg til Silkeborg.

Da Ministeriet maa tillægge Anlægget af en Bane til Silkeborg en stor Betydning for det indre Jyllands Opkomst, har man i afvigte Sommer ladet foretage detaillerede Undersøgelser af 3 forskjellige Retningslinier for en Bane til Silkeborg, nemlig fra Skanderborg, fra Lyngby og fra Hinnerup. Ifølge disse Undersøgelser vilde en let Locomotivbane til Silkeborg fra Skanderborg faae en Længde af 3,83 Mil og koste 494,000 Rd. fra Lyngby 4,71 — — 643,000 — fra Hinnerup 4,85 — — 628,000 —

Under disse Summer er indbefattet Expro-

priationsudgifter, men derimod ikke Indførelstold af de til Anlagene anvendte Materialier.

Af disse Linier formener Ministeriet, at den fra Skanderborg bør foretrakkes. Foruden at denne Linie er den korteste og billigste at anlægge og at drive, vil den tillige sætte Silkeborg og dermed det indre Jylland i en let og bekvem Forbindelse saavel med en Havn paa Østfyksten af Jylland og med Hovedstaden som ogsaa med den sydlige Deel af Jylland og Udlandet. Fra Silkeborg til Aarhus er Afstanden:

ad Hinnerup-Linien 8,0 Mil

— Lyngby-Linien 6,1 —

— Skanderborg-Lin. 6,8 —

og fra Silkeborg til Skanderborg (Veien mod Syd)

ad Hinnerup-Linien 11,0 Mil

— Lyngby-Linien 9,1 —

— Skanderborg-Lin. 3,8 —

Det vil tillige være en betydelig Fordeel for Driften, at Sammenstødet med Hovedbanen falder paa et Punkt, hvor der dog skal anlægges en større Station, og hvor der ved en større Udvikling af Trafikken vil kunne ventes en Krydsning af Togene, saaledes at Opholdet for de Reisende, der skulle befordres videre med Togene paa Hovedbanen, vil blive kortere og bekvemmere, og at Driften paa Sidebanen vil kunne besørjes med et ringere Antal Tog, medens Sammenstødet med Hovedbanen for de andre Linier falder paa Punkter, der ikke have eller kunne ventes at faae nogen fremtrædende Betydning, og hvor en Krydsning af Togene paa Hovedbanen ikke kan finde Sted.

Banen fra Skanderborg til Silkeborg frembyder ikke betydelige Jordarbejder. De vanskeligste Punkter paa Banen ere Overgangen over Knud Sø med et Broanlæg paa 24 Fods Vandslug, samt Paastrøgen fra Kjørsmølle til Laven Skov. Paa dette Stykke indeholder Terrainet Jordarter af mindre god Bessaffenhed ligesom der fremtræder stærkt vandførende Lag, som ville nødvendiggjøre større Sikkringsarbejder. De opnaaede Stigningsforhold ere af fortrinlig Bessaffenhed, idet der intetsteds forekommer stærkere Stigninger end 1 : 150.

Som en Følge af Baneanlægget vil det være nødvendigt at udvide Skanderborg Sta-