

tion, saaledes at der paa denne kan indrettes Locomotiv- og Vognremise for Sidebanens Materiel. Beliggenheden af Stationen ved Silkeborg er valgt i c. 1500 Alens Afstand fra Byen, øst for denne i Nørrestoven. At bringe Banen i en større Nærhed af Kjøbstaden vilde i en væsentlig Grad have fordyret Projectet; det væsentligste Hensyn, som har nødvendiggjort denne Beliggenhed, er imidlertid Muligheden for senere at kunne forlænge Banen i vestlig Retning over Gudens Na, og Stationens Niveau er derfor ogsaa valgt saaledes, at en eventuel Forlængelse ikke vil forulempe Framfarten paa Gudenaan. Som Endestation for Sidebanen maa Silkeborg Station forsynes med Remiser for Locomotiver og Vogne saavelsom med Drejeflve og Vandforsyning. Det bemærkes iøvrigt, at Beliggenheden af Stationen vil tillade at føre en Hestebane til Fabrikken, saafremt en saadan maatte vise sig nødvendig.

Med Hensyn til Banens Bygningsmaade og Drift som let Sidebane bemærkes Følgende:

De Grundtræk, hvori de lette Baner adskille sig fra de sværere Baner, ere i det Væsentlige:

1. at Banerne drives med et lettere Materiel og med Tender-Locomotiver af 10 à 12 Tons Vægt.
2. at Togenes Hurtighed indskrænkes til 2 à 2½ Mil i Timen for Persontog og 1 à 1½ Mil i Timen for Godstog.
3. at der som Følge af den langsommere Kørsel udelades Ledde for Dverkforslerne, ligesom ogsaa Bevogtningen af de offentlige Dverkforseler bortfalder.
4. at Broer og Steenkister bygges saa billigt som muligt.
5. at der admitteres Stigninger af 1 : 70, Krumningsradier af 1200 Fod og en Plannumbredde af 16 Fod.
6. at Stationerne indskrænkes til det høist Fornødne.
7. at Segn kun anbringes efter de for Landeveie gjældende Bestemmelser.

Dette Program er i det Væsentlige fulgt

ved Projecteringen af Silkeborg-Linierne. For Stigningsforholdenes Vedkommende er der imidlertid skeet en Afvigelse, idet Maximum er reduceret fra 1 : 70 til 1 : 100 (for Skanderborg-Silkeborg endog 1 : 150), hvorved der ikke alene vindes et meget gunstigere Forhold for Tractionen, men tillige opnaaes at gennemføre de samme Stigninger, som ere bragte i Anvendelse paa Hovedbanen. Dette Forhold er som ovenfor paaviist af saa megen Betydning, — navnlig i det Tilfælde, at Sidebanerne maatte udvikle sig til sværere Baner —, at det formeentlig maa ansees for rigtigt at bringe et Offer i Henseende til Beføstningen, som dog ikke derved bliver væsentlig forøget.

Det er forudsat, at Banerne drives med Tender-Locomotiver med 10 à 12 Tons Vægt. Under denne Forudsætning og med den formindskede Kjørehastighed, som er bragt i Forflag, vil der kunne benyttes Skinner af 40 Pd.s Vægt pr. Yard paa Tværsveler.

Dimensionerne for Stødvællerne ere indskrænkede til 5" × 10" med 8 Fods Længde, Mellemsvællerne til 4" × 8" med samme Længde. For Ballastens Vedkommende er Tykkelsen af Laget under Svællerne nedsat til 6 Tommer, og det er ved Ansættelsen af Prisen i Overflagene forudsat, at der ikke stilles for store Fordringer i Henseende til Materialets Bæsthed.

Antallet af Stationer maa formeentlig ansættes forholdsviis rigeligt, for at Banen kan træde i Berøring med et større Antal Punkter. Der er derfor i Gjennemsnit beregnet et Stationsanlæg pr. Mil, men disse ere forudsatte indskrænkede saaledes, at der foruden den fornødne Volig til en Betjent, kun indrettes et mindre Venteværelse. Af Hensyn til Gods-transporten, som i Særdeleshed maa søges udviklet, er der paa alle Landstationer projecteret et Sidespor med fornøden Losseplads. Selve Hovedbygningerne paa Stationerne antages opførte af Grundmuur, hvorimod Remiserne for Locomotiver og Vogne foreslaaes udførte som Bræddbygninger, der kunne udvides eller flyttes, eftersom Trafikken eller Banens Forlængelse gjør det nødvendigt.