

op til Veilby og derfra tæt Syd forbi Nymølle, kan ikke anses for tilraadeligt, da Jordarbejdet derved meget betydeligt vilde forøges.

Ved Søften træder Linien ind i Lilleaaens Dal. Denne Dal er for Størstedelen begrænset af høie og steile Sideskraaninger, langs hvis Fod der strækker sig en flad i Almindelighed sandet Strækning, som atter har en brat Skraaning ned mod den langs Naløbet værende Mose eller Eng. Denne Af sætning egner sig særdeles vel til derpaa at føre Linien; men Dalens bugtede Løb i Forbindelse med at Af sætning paa nogle Steder forsvinder, eller er meget smal, forarsager, at Linien undertiden kommer til at berøre den lavere liggende Eng eller Dalens Sideskraaninger.

Fra Hinnerup til Fauerskov kunde der være Spørgsmaal om, hvilken Dalside der burde foretrakkes. Føres Linien paa den vestre Næred, bliver den omtrent 700 Aln kortere, end dersom den føres paa den østre, og man har derfor, naagtet i flere Curver ringere Radier maae anvendes, foretrukket den vestre Bred.

Den brede Dal imellem Vallegaard og Verbjerg nødvendiggjør, at Linien paa denne Strækning holdes Vest for Lilleaaen.

Fra Fauerskov til Gudenaen maa Linien følge Lilleaaens venstre Bred. Efterat have passeret Gudenaen Øst for Østergaard, følger Linien Gudenaens venstre Bred, passerer Nørre-Naen Øst for Fladbro; bøier sig Sonden om Neder-Hornbek og gaaer ind i den imellem Randers og Gudenaen projecterede Nebroussementsbanegaard.

Stignings- og Krumningsforholdene paa den valgte Linie ere meget gunstige. Kun undtagelsesviis ere Curver med 3000 Fods Radius og Stigninger af $\frac{1}{180}$ à $\frac{1}{200}$ paa korte Strækninger anvendte. Jordarbejdet er tillige ringe, men Linien erholder som sagt en Længde af circa $7\frac{1}{4}$ Mill, altsaa omtrent 50 pCt. mere, end den lige Linie imellem Aarhus og Randers.

Hadde Tid og Kræfter tilladt det, vilde jeg ubetinget for denne Deel af Banen foruden Dallinien have ladet nøiere undersøge samt fuldstændigt opmaale og projectere en anden og kortere Linie; men Omstændighederne vare saadan, at jeg tidligere end ønskeligt var og paa Basis af de, iøvrigt meget udførte, Undersøgelser, som vare udførte, maatte træffe et bestemt Valg, og jeg kunde da ikke være i Tvivl om foreløbigt at maatte vælge den i saa mange Henseender fordelagtige, om end betydeligt længere Dallinie.

Forinden Sectionen Aarhus-Randers bygges, bør en mere udtømmende Undersøgelse anstilles, og en kortere Linie søges udfunden og derefter projecteres, til Sammenligning med den nu projecterede Dallinie, for at da det endelige Valg kan træffes.

I Henseende til Beføstningen er det ikke at vente, at denne vil stille sig i Faveur af en Linie over Høiderhyggen; thi om end den mere directe Linie kan blive høist 1 à $1\frac{1}{4}$ Mill kortere end Dallinien, og derved betydeligt vil kunne spares i Udgiften til Banens Overbygning, saa kan det dog med stor Sandsynlighed antages, at de overordentligt store Jordarbejder vilde ikke blot aldeles absorbere den paa Overbygningen indvundne Besparelse, men endog medføre, at Høiderhygsbanen bliver ikke lidet kostbarere end Dallinien. Det vil derefter maaskee især blive Hensynet til Forholdet mellem Driftsomkostningerne for de forskellige Linier og til de større eller mindre Fordele, som de af de alternative Linier gennemsaarne Egne frembyde for Driften, der vilde blive afgjørende,