

For fra Trinderup at komme op i det høie Land er en lang og stærk Stigning uundgaelig, og man har saaledes været nødsaget til i Slugten forbi Godals Mølle at adoptere en Stigning af  $\frac{1}{120}$  paa 6,600 Alen.

Naar Linien derfra forbi Taaberup, Ulstrupgaard og Hjedsgaard har naaet Høiden omtrent ved Øster-Doense, føres Linien igjennem et temmeligt eensformigt Terrain ad den ovenfor omtalte Indsænkning til Skjorping.

Bed Skjorping bliver en til Opstigningen ved Hobro svarende Nedstigning nødvendig, for at føre Linien ned i den gjennemgaende Hovedindsænkning. Kun een gunstig Nedstigning fra Skjorping frembyder sig, nemlig den jævnt afstraanende Dal, der fra Skjorping strækker sig i nordvestlig Retning. Ved Foden af det Høideparti, hvorpaa Skjorping ligger, frembyde Klær og dybe Mosser, som omtalt, de største Vanstueligheder, og det er for at passere dem paa en nogenlunde gunstig Maade, at Linien, efterat være kommen ned igjennem Slugten ved Skjorping, er ført over Lindenborg-Maen og de dertil stødende Klær, derpaa er indfaaren i den vestlige Sidefraaning af Volked Banker og noget Syd for Miels i nordvestlig Retning ført henimod Ellitshøt, over de Klærstrækninger imellem Ellitshøt og Miels, som danne Vandfjeldet mellem Lindenborg-Ma og det Vandløb, der flyder i Limfjorden ved Aalborg.

Nedstigningen fra Skjorping nødvendiggjør Fald af  $\frac{1}{100}$  og  $\frac{1}{120}$  paa en Strækning af 7,500 Alen.

Fra Ellitshøt er Linien som omtalt ført igjennem et meget gunstigt Terrain langs den vestre Side af den store Hovedindsænkning, forbi Bonderupgaard, Svenstrup, Skalborggaard, Scheelsgaard til Aalborg.

Banegaarden ved Aalborg er projecteret Vest for Byen paa den flade Strækning imellem Stranden og det høie Bakkeparti, hvorpaa Aalborg Mølle ligger, et Emplacement, der tillige er gunstigt med Hensyn til Overgangen over Limfjorden. Noget Syd for Aalborg overstyeres Hovedlandeveien imellem Hobro og Aalborg af Banelinien, en anden Skjæring finder Sted Nord for Hobro omtrent ved Ulstrupgaardene.

Krumningsforholdene paa hele denne Linie ere gode, kun fra Aalborg Banegaard til Limfjorden har man maattet adoptere en Curve med 1,500 Fods Radius, og i Slugten ved Hobro Curver med 3,000 Fods Radius.

Nørre-Sundby-Frederikshavn.

I Balget af en Linie imellem N. Sundby og Frederikshavn er det meget vanskeligt, om ikke umuligt, at forene Hensyn til Landets Udvikling og Jordbundens naturlige Bestaaffenhed med Fordelene af en kort Linie og et gunstigt Terrain.

I Nærheden af den directe Linie findes ingen Punkter, som fortrinsviis kunne gjøre Krav paa at komme i Betragtning. Den frugtbareste Deel af Bendsyssel og den, som tillige har størst Trang til en Jernbane, er den nordvestlige, nærmest Vest, Nord og Nordøst for Hjørring. En Linie, der i en stor Bue bøjede sig henimod Hjørring, uden at dens Længde forøgedes i nogen væsentlig Grad, vilde derfor være den bedste Bane for Bendsyssel. Men Terrainet tillader ikke uden aldeles usforholdsmæssige Omkostninger en saadan Linie.

Fra Frederikshavn ere kun 3 Retninger mulige, den ene imod Nordvest henimod Byen Vogn, den anden imod Syd langs den flade Strandbred til Søby, og endeligen den tredie igjennem den Dal, hvori Bangsbo-Maen flyder. Bilde man benytte Linien over Vogn, saa blev man nødsaget til at fortsætte den omtrent i Retning af det Vandløb, som fra Hjørring løber Syd for Bøgsted og