mundende Greismølleaaens Dal til successive Opstigning til det høiere Terrain. Denne Dal, der i dens Bund er nogenlunde practicabel for en Banelinie, er nemlig saa dybt indskaaren og har saa steile, sønderrevne Begrændsninger, at den ikke egner sig til Opstigning ved Indskjæring i dens Sidevægge, og de i den udmundende Tverdale have saa stor Dybde og et saa overordentligt steilt Fald mod Greisdalen, at man aldeles ikke kan benytte dem til igjennem dem at vinde Plateauet. Der er derfor ikke nogen anden Udvei, end fra Veile at søge mod Øst igjennem Nørreskoven langs Fjorden, hvorved man igjennem en lang Stigning af 1/90—1/120 og med store Jordarbeider over flere dybe Slugter (saasom ved Nørreskovens østre Udkant og over Tirsbækken) og igjennem det bakkefulde Terrain ved Bredballe, der foraarsager store Krumninger af Banen, ved Engum naaer den laveste Deel af Vandskjellet mellem Veile og Horsens Fjorde. Fra Egnen af Engum udbreder den flade Hedensted-Slette sig mod Nordøst og Nord og lægger ingen Vanskelighed iveien for Banen. For at opnaae en forholdsviis god Nedstigning til Horsens, til hvilken By man ikke kan komme ved en directe Nedstigning fra de høie Bakker, som mod Syd begrændse den, bliver det imidlertid nødvendigt at føre Banen ad en meget længere Vei, ved fra Engum at søge Gjedsageraaens flade Dal og derefter følge langs Bakkeaffaldene, som mod Syd begrændse Bygholms-Aaen. Denne passeres tæt ved Horsens, og Banegaarden anbringes ved Byens vestre Udkant paa Grændsen af Engene. Fra Banegaarden føres en Hestebane til Havnen. Nedstigningen til Horsens skeer med omtrent 1 : 140 og uden særdeles betydelige Jordarbeider.

Eventuel vestlig Linie udenom Kolding og Veile til Horsens med Sidebane til Snoghøi-Fredericia.

Ifølge de modtagne Instructioner har en kortere Linie fra den slesvigske Grændse til Horsens ogsaa skullet undersøges, tilligemed en fra en saadan Linie udgaaende Sidebane til Snoghøi-Fredericia.

I min Beretning af 15de August d. A. har jeg udførligt behandlet Spørgsmaalet om Valget imellem disse Linier og den helt østlige Bane til Horsens over Kolding, Fredericia og Veile. Jeg har navnligen viist, at man ifølge Terrainforholdene ikke bør føre Hovedbanen til Kolding og fornuftigviis ikke kan føre den til Veile, naar den ikke tillige skal føres til Fredericia-Snoghøi, men at man i saa Tilfælde burde aldeles omgaae det hele særdeles couperede og vanskelige Terrain imellem Koldingaaens og Veileaaens Dale ved at føre Banen Vesten om disse over det i det Hele gunstige Terrain fra Vamdrup til Randbøl og derfra over Jellinge til Horsens. Jeg har der endvidere viist, at en Sidebane fra en saadan Linie til Snoghøi-Fredericia vilde være at føre fra Horskjær over Gjelballe, Kolding og Gudsø til Fredericia og Snoghøi, med Undtagelse af en kort Strækning nærmest den slesvigske Grændse aldeles efter samme Retningslinier, som den eventuelle heelt østlige Hovedbane over Kolding til Fredericia med Sidegreen til Snoghøi.

I hiin Beretning har jeg endvidere opstillet sammenlignende summariske Calculer for de forskjellige Linier, imellem hvilke her er Spørgsmaal om Valget. Jeg viste saaledes at den østlige Hovedbane Vamdrup-Kolding-Fredericia-Veile-Horsens med Sidegreen til Snoghøi, tilsammen c. 13⅖ Mil, vilde koste c. 8,200,000 Rd.,

medens den vestlige Hovedbane Vamdrup-Randbøl-Jellinge-Horsens, c. 10 1/10 Mil vilde koste c. 4,200,000

og at en Sidebane fra Horskjær i den vestlige Hovedbane til Kolding