

der fyldestgjør disse Betingelser, idet der nemlig fra Egnen af Snæbum, c. 1 Mil fra Trinderup, i temmeligt lige Retning strækker sig et heelt gennemgaaende Dalstrog lige til Aalborg. Da imidlertid noiaigtige Undersøgelser af denne Dal have viist, at den i næsten sin hele Udstrækning fra Stenild over Nørket, Ravnskilde, Gravelv til forbi Budderupholm er dybt indfaaren, fuld af Væld og dybe Klær og tildeels meget snæver, saa vilde det være forbundet med overordentligt store Vanskeligheder og Beføstninger at føre Banen herigennem. Man har derfor anseet det for i intet Tilfælde at kunne være rigtigt at benytte denne Deel af Dalen til Banen. — Da Terrainet endvidere ikke egner sig til at føre Banen Vest for Dalen paa Strækningen mellem Snæbum og Budderupholm, saa henvises man til at søge Banelinien Ost for Dalen ved til denne Side at bestige Høiderne. Terrainundersøgelser have viist, at der fra Ulstrupgaard Nord for Hobro strækker sig en gennemgaaende, om end ikke stærkt fremtrædende, Lavning i Plateauet, over Hjedsgaard, D. Doense, Vest om St. Arden, til Skjorping, der frembyder en temmeligt lige Banelinie med ret gode Stigningsforhold og moderat Jordarbejde. Fra Trinderup kan denne Linie naaes, enten ved i en stor Bue at gaae over Brøndum, Vest om Hørby til Hjedsgaard, omtrent 1 Mil udenom Hobro, eller ved at følge Dalsdaens Dals Nordside indtil henimod Hobro og derefter bestige Plateauet igennem en Slugt, som fra Hodals Mølle strækker sig forbi Taaberup til Ulstrupgaard. Stigningsforholdene ere ikke væsentligt forskellige for disse tvende Linier; den første er over $\frac{1}{3}$ Mil længere, den sidste tillader derimod at nærme sig Hobro og at forbinde denne Kjøbstad med en Banegaard Ost for Hals-Toftrup ved et Chausseeanlæg af en $\frac{1}{4}$ Mils Længde. Uagtet nu den sidstnævnte Linie ganske vist er dyrere, maaskee 100,000 Rd. dyrere end den første, idet den udfordrer meget betydelige Jordarbejder igennem Dalsdalen og Hodalslugten, saa har jeg dog af Hensyn til Hobro ikke kunnet tage i Betænkning at vælge den. Opstigningen fra Banegaarden imellem Hals-Toftrup og Hobro til Ulstrupgaardene skeer med c. $\frac{1}{120}$, hvorefter Linien som ommeldt fortsættes under i det Hele gunstige Forhold til Skjorping. Herfra maa Banen med et lignende Fald som det nysnævnte føres over Lindenborg-Laens brede, en dyb Mose dannende, Dal og over et ubetydeligt Vandkjel mellem Vøstved og Naakildegaard, for derefter under meget gunstige Stigningsforhold at fortsættes omtrent parallelt med Hovedlandeveien paa den flade venstre Bred af Dalen mellem Ellitsløt og Aalborg. Kun ved denne Kjøbstad maa, for at undgaae en betydelig Omvej, eller dog flere Krumninger, den høie Bakke med et Lystanlæg tæt Sydvest for Byen gennemffjæres, hvorved foranlediges en kort Opstigning fra Aalborg Banegaard (mod Syd) af $\frac{1}{100}$ à $\frac{1}{150}$.

Det er ogsaa Hensynet til at forskaffe Jord til Aalborg Banegaard, der maa placeres Vest for Byen paa det flade Forland mellem Høiderne og Fjorden, der leder til at gennemffjære Lystanlægget ifødetfor at omgaae det. Placementet for Aalborg Banegaard er hovedsageligt betinget af Beliggenheden af en eventuel Bro over Liimfjorden. Hensynet til ikke at genere den betydelige Skibsart Ost for Aalborg og til at bygge Broen paa det smalleste Sted af Fjorden, saavel som foretagne Boringer i denne, have ledet til foreløbigen at vælge Brostedet c. 1000 Alen Vest for Aalborg.

De foretagne, særdeles vanskelige Boringer i Fjorden have viist, at der er indtil 115 Fod Dybde under dagligt Vand til fuldfommen fast Byggegrund, hvilket i Forbindelse med den stærke Tisgang og den betydelige Brede (c. 1000