

Allen), der skal overbygges, gjør en Brobygning over Limfforden til et saa vanskeligt Foretagende, at dets Ege neppe endnu noget Sted er bragt til Udførelse. Der er imidlertid forfattet et foreløbigt Project med Calcule paa 700,000 Rb.; men Constructionens, navnlig Propillernes, Soliditet turde være Tvivl underkastet, og Overslagssummen maa vistnok betragtes som et Minimum.

Fra Nørre-

Sundby til og i Almindelighed af dybe Kjør gjennemskaarne Lavletter ere karakteristiske for næsten hele den sydlige Deel af Bendsjøssel og lægge væsentlige Hindringer iveien for Jernbaneanlæg. 3 Retning fra Nordvest til Sydøst strækker sig igjennem Landet den saakaldte jydse Aas, et sammenhængende høit Bakkeparti, hvis øverste Deel i Almindelighed er en smal Landryg med i det hele steile Affald, som der efter navnlig mod Øst med flade Afstrøninger falder ned til Havet. Denne Ryg, som i den nordlige Deel af Landet forgrener sig i flere Arme mod Frederikshavn og Nordvestkysten, kan kun omgaaes mod Syd i Egnen af Dronninglund og Kobbermøllen, hvor den taber sig i det fladere Land, eller passeres paa dens lavere Affald ved at føre Banen i en temmeligt betydelig Bue mod Nord mellem Frederikshavn og Hjørring. Det tredje Alternativ er at gjennemskjære Aasen ved at føre Banen ad den efter Forholdene kortest mulige Vej mellem Nørre-Sundby og Frederikshavn. Disse Terrainforhold begrunde altsaa tre Hovedretningslinier, mellem hvilke Valget maa træffes. Den nordlige, der maatte føres i ikke stor Afstand forbi Hjørring, vilde have den store Fordeel at komme ganske i Nærheden af netop den frugtbareste Deel af Bendsjøssel, som ligger Vest og Nord for denne Kjøbstad; men denne Fordeel kunde dog ikke opveie den Veiforlængelse af i det Mindste 2 Mill, som en saadan Retningslinie vilde medføre. Den sydlige vilde, med omtrent samme Veilængde som den midterste, erholde gunstigere Stigningsforhold og medføre mindre Jordarbejde, end nogen af de andre Linier, men den vilde for en meget stor Deel være at føre gennem vanskelige, dybe Kjørstrækninger og desuden ligge saa nær Kysten, at den erholdt et meget lidet Opland. Jeg har derfor foretrukket en Linie gennem Aasen, der mere nærmer sig Midten af Landet. Passagen gennem Aasen frembyder Hovedvanskeligheden for denne Linie. Man har dertil benyttet et af dens laveste, en Indsædning frembydende Steder Syd for Stagsted Skov, hvor Høiden dog maa gennemgraves til en Dybde af indtil 34 Fod; Stigningerne blive  $\frac{1}{100}$  fra begge Sider. Fra Nørre-Sundby til dette Overgangssted er Banen udfukket saaledes, at den paa bedste Maade omgaaer den store Høide ved Nørre-Sundby, Hvorup Banke, Hammer Bakker, Hvorup og Drum Moser og Nye-Naens Kjør, og er imellem disse Terraingjenstande ført over Lindholm, Borbjerg, Alstrup og Hvilsboigaard, hvorfra man stiger henimod Aasen forbi Hallund, Kjøllegaard og Hellum. Fra Stagsted føres Banen i næsten lige Linie forbi Knudsøe, Haven og Bolstrup, hvor den danner en Bue mod Nord og i østlig Retning gaer til Saby. Fra denne Kjøbstad føres Banen paa det brede og flade Forland mellem Skrænterne og Havet. Retningslinien mellem Aasen og Frederikshavn er især betinget ved Umuligheden af at benytte Bangsbo-Naens Dal til Nedstigning til Frederikshavn, for hvilken der saaledes ikke frembyder sig anden Vej, end Kjørstrækningen fra Saby. Ved Frederikshavn erholder Banegaarden en fortrinlig Beliggenhed tæt Syd for Byen og Havnen, til hvilken en kort Hestebane, der dog ogsaa kan benyttes af Locomotiver, føres. Stigningsforholdene blive,