

saavel Byen som den dybe Sø med dens bløde Bund forbyde at gaae directe mod Nord. Man har derfor udstykket Linien igjennem en Række af Slugter, som mod Sydvest og Vest omgive Viborg, forbi Kjeldgaard, Cathrineminde og Rogenstrup til Hjarbek. Linien Silkeborg-Viborg-Hjarbek er, ligesom den vestlige Linie til Horsens, kun flygtigt nivelleret og den omtrentlige Beføstning calculeret. (See Beretning af 15de August d. A.)

En anden Sidelinie til Viborg-Hjarbek fra et passende Punkt imellem Randers og Aalborg er i Instructionen befalet undersøgt.

Sidelinie fra S. Dnsild i Hovedbanen (Sydvest for Hobro) til Viborg og Hjarbek.

I Beretningen af 15te August d. A. ere de Grunde fremhævede, der have ført til at vælge S. Dnsild som Udgangspunkt for en saadan nordligere Sidebane til Viborg. Det er saavel den Omstændighed, at Afstanden fra Viborg til S. Dnsild er den korteste imellem Viborg og Hovedbanen, som den, at en saaledes traceret Sidebane vilde afgive den mest passende Begyndelse til en Limfjords- og Vestbane, i Forbindelse med at Terrainet fra intet andet Sted imellem Aalborg og Randers saa beqvemt som her tillader at føre en Bane til Viborg, der i saa Henseende have været afgørende. Der er fra Eggen af Dnsild og Trinderup tvende Søe- og Dalsløb i Retningen af Viborg, af hvilke man efter anstillede Undersøgelser har valgt det nordlige som det fordeelagtigste. Fra en Banegaard ved S. Dnsild følger Viborglinien først et kort Stykke Hovedbanen og dreier derefter i vestlig Retning ind i den flade Dal langs Herfom Na og Rød Sø, hvornæst et Vandfjæl passerer ved Sødal, og Banen føres ned i Dalsløbet, der dannes af Tillobet til Viborg Sø igjennem Roldrup Sø. Linien gaaer langs Nord og Vest siden af denne Dal og ender med en Banegaard imellem Viborg og Søen, der kan støde umiddelbart op til Viborg-Randers Hovedbaneløbet. For herfra at komme til Hjarbek maa Linien tilbagegaaende føres til Nørmølle, hvorfra den forbi Teglgård og Rogenstrup føres til Hjarbek. Paa den østre Halvdeel af Linien mellem S. Dnsild og Viborg blive Stigninger og Jordarbejde særdeles ringe; Passagen af Vandfjælet ved Sødal effectueres med  $\frac{1}{150}$  à  $\frac{1}{200}$ , og herfra til Viborg bliver Jordarbejdet betydeligt. Det samme er for Størstedelen Tilfældet imellem Nørmølle og Hjarbek. Fra dette ubetydelige Udfligningssted kan Opstigningen ikke uden aldeles uforholdsmæssige Arbejder skee med en svagere Stigning end c.  $\frac{1}{50}$ , og Banegaarden bør derfor anbringes paa Høiden, med en Filial ved Fjorden, saaledes at Trafikken mellem Fjorden og Banegaarden paa Høiden kan udføres med Hestekraft. Det vilde nemlig neppe kunne svare Regning paa dette Stykke at anvende Locomotiver.

Calculer for Sidebanerne.

Til Sammenligning henses Derslagene for Sidebanerne.

1. Aarhus-Silkeborg, $6\frac{1}{5}$ Mill . . . . .	2,195,660 Rd.
2. Silkeborg-Viborg-Hjarbek, $7\frac{2}{5}$ Mill, (calculatorisk) . . . . .	2,487,500 —
3. S. Dnsild-Viborg-Hjarbek, $5\frac{1}{2}$ Mill, . . . . .	1,962,160 —
(S. Dnsild-Viborg $3\frac{9}{10}$ Mill, 1,511,370.)	