

være nødvendig. Man har indskrænket sig til en Forbygning af $1\frac{1}{2}$ Tomme, men man maa gaae bethdeligt dybere, dersom det sædvanlige Driftsmateriel paa Locomotivbanen skal bruges. Uagtet man nu ikke har miskendt de store Fordele, der ere forbundne dermed, har man dog, da Skinnerne derved vilde blive bethdeligt sværere og medføre bethdeligt større Udgifter, anseet det for rigtigst at gjøre Regning paa et eget Driftsmateriel. Den Stigning, som man almindelig tror at kunne bruge, er 1 : 70; men paa enkelte kortere Strækninger har man været nødt til at gaae til 1 : 30, hvor det da vil være nødvendig at tage Forpandshefte. Det har været et Spørgsmaal, som har været Gjenstand for megen Overveielse, om man ikke paa saadanne Steder, hvor bethdelige Profilforandringer af Veien vare nødvendige, skulde gaae en Omvei; men det har næsten alle Steder viist sig, at det ikke gik an. Derved vilde for det Første Expropriation blive nødvendig, dernæst vilde Veien blive længere. Det skal jeg nu lægge mindre Vægt paa, men det er næsten altid saa, at, hvor Terrainet er vanskeligt at komme over, der vil det være endnu vanskeligere at gaae til Siden; thi Landeveien er netop lagt paa de Steder, hvor der er dybest, og baade til Høire og til Venstre er der Terrainforhøielser, hvilket vil fordyre Arbeidet. Man maa derfor foretrække en Profilforandring, der ikke alene kommer Heftebanen tilgode, men Landeveien i det Hele. Man har antaget at skulle anlægge 4 Banegaarde: i Holstebro, Ringkjøbing, Tarm og Varde. De Herrer ville see, at, da man kun har beregnet Banegaarden i Varde til 5,000 Rb. og i de andre Byer til 10,000 Rb., har man ikke lagt an paa at være meget luxuriøs med dem. Dernæst har man tænkt sig anlagt Holdepladser med $\frac{1}{2}$ til 1 Miils Mellemrum, som ere satte i Forbindelse med de nærværende Broer, som ligge paa selve Landeveien; endelig 4 Banevogterhuse pr. Miil.

Sectionen falder i tre Dele.¹ Den første gaaer fra Varde til Ringkjøbing og er 8 Miil 2,715 Alen lang. Den begynder paa den nordre Side af Varde Åa og gaaer i en Bue vest om Varde op til Landeveien, som den derfra kan følge til omtrent $\frac{1}{2}$ Fjerdingvei fra Ringkjøbing; den

gaaer da derfra øst omkring Ringkjøbing og støder til Landeveien, der fører til Holstebro. Man har fundet Gaderne i Varde og Ringkjøbing for snovere til, at den har kunnet føres gennem disse Byer. Ved Opstigningen fra Starbekaa og Skjerna Dal og fra sidstnævnte Sted til Røginde ere bethdelige Jordarbejder nødvendige; derimod ere Broerne over Skjerna brugbare, naar de kun blive forsynede med et Bjælkelag og et Sliddække; de kræve i det Hele kun en Forstærkning, der ei vil medføre bethdelige Udgifter. Jeg skal tilføie, at man har beregnet Udgifterne til Chausseringsarbejder, Broer og Steenkister efter et rigeligt Middeltal af Overlagssummer og Licitationsbud for de sidst foretagne Veiarbejder; det har imidlertid ikke været mig muligt at faae fuldstændig Klarhed over Maaden, hvorpaa man er kommen til disse Gjennemsnitssummer, da den Mand, som har anstillet disse Beregninger, ikke er tilstede her i Thyen. Udgifterne ved denne, den første Section, ville stille sig saaledes: Expropriationen vil koste 14,500 Rb.; Jord- og Chausseringsarbejde 116,423 Rb. 4 $\frac{1}{2}$; Broer, Steenkister og Vandafledning 34,370 Rb. 63 $\frac{1}{2}$; Overføring med Veie 4,034 Rb. 29 $\frac{1}{2}$; Ballast, der er beregnet til 1200 Cubikfavne pr. Miil à 8 Rb. pr. Cubikfavn, vil udgjøre 78,972 Rb.; Skinner med Underlagsplader og Nagler 213,595 Rb.; Sveller med Tilbehør 70,439 Rb.; Nedlæggelse af Superstructuren 49,366 Rb.; Banegaarde og Holdepladse 31,400 Rb.; Banevogterhuse à 800 Rb. 25,600 Rb.; tilfælbige og uforudsæete Udgifter samt Forrentning under Anlægget 30,000 Rb.; Bestyrelse og Opfyldning 24,000 Rb. samt Driftsmateriale, Vogne og Seletøj 24,700 Rb.; — dette vil tilsammentaget udgjøre for denne Afdeling, der som sagt er lidt over 8 Miil lang, 717,600 Rb.

Den anden Section er imellem Ringkjøbing og Holstebro; imellem Ringkjøbing og Ulfborg ere Stigningsforholdene særdeles gode, saa at der saa godt som ikke behøves noget Jordarbejde; derimod er der fra Ulfborg til Holstebro endeel Profilforandringer nødvendige; ved Opstigningen fra Dalen ved Gammelrønne og Aasted Åa er det saaledes umuligt, det vil sige med forholdsvis Beskostning, at holde Stigningen