

Omvei over Oddefund og en Bane ad den østlige Omvei over Løgstør gjennem Hanherrederne, og der er saa meget større Opfordring til at foretrække denne Bane for Struer-Åhsted Banen, som de paagjældende Egne ved Loven af 4de Mai 1875, for hvis Gjennemførelse der var gjort store Anstrengelser fra Kommunerens og Beboeres Side, have faaet et grundet Krav paa at komme fortrinnsvis i Betragtning. En Jernbane til Glynørg bør dog formodtlig ikke saa gjerne udgaa fra Skive Station imod Nord, hvorved den faar en for østlig Retning og forbyres ved et Broanlæg over Skive Åa, som fra et Punkt Best for Skive Åa, mellem Skive og Bunderup Stationer, hvorved den kommer mere midt igjennem Sallingland, og Veien til Esbjerg tillige kunde blive kortere. Der foreligger vel fra privat Side Undersøgelser om en saadan Bane; men en nærmere Prøvelse af det hensigtsmæssigste Tilknætningspunkt turde dog ogsaa her være ønskelig.

For Midtjyllands Vedkommende deler Mindretallet Ønsket om, at der kunde gøres noget for at lette dets Samferdsel med det øvrige Jernbanenet og i Særdeleshed med Haanen ved Esbjerg, hvis Benyttelse kan faae ikke ringe Betydning for dets Udvikling; men det er ikke saa heldigt at kunne slutte sig til de Baner, Flertallet i denne Henseende foreslaar, da de for en stor Del ere lagte i meget ufrugtbare og saa godt som uopdyrkede Egne, den saakaldte Paarup-Brande-Plade, med Knudepunktet omtrent midt i den, og tilbøds ere beregnede paa Tverforbindelser, hvorved Veien til Esbjerg forlænges og den Del af Landet, der ligger imellem Ålgod-Beile Banen og den sydjydske fra Lunderstov til Esbjerg, ikke tilstrækkelig betjenes. Den Fortsættelse af Herning-Banen, Flertallet har valgt, er heller ikke den af Regeringens Ingeniører anbefalede. De have netop af Hensyn til den større Udvikling, Oplandet har naaet og fremdeles kan naa, foretrukket en nordligere Linie fra Herning over Varde og Søding til Skjernaas. Men Regeringens Undersøgelser have udelukkende været indskrænkede til en Forbindelses-Bane mellem Herning og Vestbanen og ikke angaaet den Maade, hvorpaa de betydelige Landstrækninger mellem denne og den sydjydske Tverbane bedst kunde faa deres Trængsel til en lettere Samsærfel afhjulpen. Efter Mindretallets Mening bør dette Spørgsmaal nødvendig drages med ind under Overveelsen, inden man gaar til en Fortsættelse af Herning-Banen, hvis Tilstedeværelse allerede maa afhjælpe en stor Del af den Trængsel, man i Eggen omkring Herning kan have til en Jernbane-Forbindelse. Og det har da naturlig maattet paatrænge sig, om man ikke ogsaa her ligesom ved den af Regeringen undersøgte Linie fra Løgstør til Hobro bedst betjente den store, for Jernbaner blottede Fjeldland ved at lægge en Bane omtrent efter Diagonalen, nemlig fra Silkeborg eller et Punkt i Nærheden over Bilund til Bramminge, hvorfra Forbindelsen vil være

let saavel over Esbjerg til England, som over Ribe til Marsten, det sidste især, naar Banestykket til Ribe forlænges sydpaa. Denne Bane vilde afgive den korteste Vej for Færdselen fra det hele nordøstlige Jylland til Esbjerg, den vilde gjenemskjære dets sydlige Del saaledes, at ethvert Punkt vilde komme i en antagelig Nærhed af den, og den vilde i Følge sin hele gjennemgaaende Natur have særligt Krav paa at anlægges for Statens Regning, medens den lokale Færdsel mellem Kjøbstæderne og de nærmest liggende Egne efterhaanden kunde lettes ved mindre og sandsynligvis lettere Baner af en mere kommunal eller privat Natur. En saadan Diagonal-Bane vilde endelig, hvad der maa lægges Vægt paa, dels gaa langs Vestkysten af den for en videregaaende Kultur meget modtagelige Nullestens-Bakke-Dannelse, som udgjør Landets Østbjerg, og som netop paa denne Maade vilde faa baade en Spore og et Middel til en betydelig Udvikling, et Hensyn, der alt, dengang den første Længdebane gjennem Jylland anlagdes, gjorde sig gjældende med megen Styrke i Folke-thingets Forhandlinger, og dels gjennem bakkede Sødeegne, der som bekendt ogsaa ere temmelig opdyrkede. Udvalget har imidlertid med Hensyn til disse Spørgsmaal faaet enhver Veiledning fra forudgaaende Undersøgelser af Regeringens Teknikere, og da den bedst mulige Løsning af dem i en lang Fremtid vil faa stor Betydning for Landet, kan Mindretallet ikke andet end anse det for at være i høi Grad forhastet, naar Flertallet allerede nu vil vedtage Anlægget ikke blot af en Bane fra Herning til Ålgod men endog fra et Punkt paa denne Bane til Beile. Mindretallet kan ikke se nogenformhelt Grund til ikke at undergive et saa vigtigt Spørgsmaal en omhyggeligere, roligere og mere alsidig Overveelse, end det for Liden er muligt.

Ogsaa om Anlægget af en Jernbane fra Lange til Silkeborg er det for Liden ikke nødvendigt at fatte nogen Beslutning, da dens Betydning vil bero paa en Forbindelse af Banen Silkeborg-Herning med Vest- eller Eydabanen, hvad enten det saa sker fra det ene eller andet Endepunkt, og det vil være skadeligt, fordi det giver den private Herning-Bane en Fordel, Staten kan komme til at betale, hvis det engang vil kjøbe den, og fordi det maaske kan berøve Staten en fordelagtigere Stilling, hvis den, af Hensyn til et almindeligt Ønske i Eggen, blandt Andet ved Forhandling med Silkeborg Papirfabrik, vilde søge Gudenaas-Kanalen nedlagt. Her er i hvert Fald flere Hensyn, som burde nærmere prøves, inden man optager en saadan Bane i en Lov, ligesom der jo heller ikke endnu foreligger fuldstændige Planer for den.

At føre Løgstør-Banen til Sønder-Ønsild vilde berøve Hobro en stor Del af dets Opland til Bedste for Randers og neppe i nogen Henseende være til Fordel for den paagjældende Egn. Mindretallet maa derfor forraade at op-