

Omveit over Oddesund og en Bane ad den østlige Omveit over Løgstør gennem Hanherrederne, og der er saa meget større Opmørding til at foretrække denne Bane for Struer-Thisted Banen, som de paagjældende Egne ved Loven af 4de Mai 1875, for hvis Gjennemførelse der var gjort store Anstrengelser fra Kommuner og Beboeres Side, have faaet et grundet Krav paa at komme fortrinnsvis i Betragtning. En Jernbane til Blyngør bør dog formentlig ikke saa gjerne udgaa fra Skive Station imod Nord, hvorved den faar en for Afslig Retning og forbyres ved et Broanlæg over Skive Å, som fra et Punkt Vest for Skive Å, mellem Skive og Vinderup 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 Bedkommende deler Mindretallet Ønsket om, at der kunde gjøres noget for at lette dets Samferdsel med det øvrige Jernbanenet og i Særdeleshed med Harnen 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 tilbids ere beregnede paa Lærforbindelser, hvorved Veien til Esbjerg forlænges og den Del af Landet, der ligger imellem Algod-Beile Banen og den sydøstlige fra Lunderskov 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 Skjerna. 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 sydøstlige Lærbane bedst kunde faa deres Trang til en lettere Samferdsel afhjulpet. Efter Mindretallets Mening bør dette Spørgsmaal nødvendig drages med ind under Overveelsen, inden man gaar til en Fortsættelse af Herning-Banen, hvis Tilstøbevarelse allerede maa afhjælpe en stor Del af den Trang, man i Egnen 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 Søbro bedst betjente den store, for Jernbaner blottede Fjeldant ved at lægge en Bane omtrent efter Diagonalen, nemlig fra Silkeborg eller et Punkt i Nærheden over Bilsund 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 Færsele fra det hele nordøstlige Jylland til Esbjerg, den vilde gennemskjære dets sydlige Del saaledes, at ethvert Punkt vilde komme i en antagelig Nærhed af den, og den vilde i Følge sin hele gennemgaaende Natur have særligt Krav paa at anlægges for Statens Regning, medens den lokale Færsel 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 Vestfiden af den for en videregaaende Kultur meget modtagelige Kullestens-Bakke-Dannelse, som udgjør Landets Spideryg, 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 Langdebane gennem Jylland anlægges, gjorde sig gjældende med megen Styrke i Folkethingets Forhandlinger, og dels gennem bakkede Sædeegne, der som bejendt ogsaa ere temmelig opdyrkede. Udvalget har imidlertid med Hensyn til disse Spørgsmaal faaet enhver Vejledning 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 forhaestet, naar Flertallet allerede nu vil vedtage Anlæget ikke blot af en Bane fra Herning til Algod men endog fra et Punkt paa denne Bane til Beile. Mindretallet kan ikke se nogen som helst Grund til ikke at undergive et saa vigtigt Spørgsmaal en omhyggeligere, roligere og mere afslidig Overveelse, end det for Tiden er muligt.

Ogsaa om Anlæget af en Jernbane fra Lange til Silkeborg er det for Tiden ikke nødvendigt at fatte nogen Beslutning, da dens Betydning vil bero paa en Forbindelse af Banen Silkeborg-Herning med Vest- eller Sydbanen, 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 Egnen, blandt Andet ved Forhandling med Silkeborg Papiirfabrik, vilde søge Gudena-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.

Alt før Løgstør-Banen til Sønder-Omsild vilde berøve Søbro 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 fraraade at op-