

fra Nørre Broby til Faaborg, som findes i det medfølgende Hefte, mærket „Projekt B. Odense—Årsens og Nørre Broby—Faaborg“. Profilerne ere indheftede bag i Heftet, umiddelbart efter Oversigtskortene for Linien Nørre Broby—Faaborg. Den nu projekterede Linie tager sin Begyndelse ved Sommerup Station paa Statsbanen og følger Sommerup—Årsens Banen til Eggen af Naarup; noget Øst for denne By skiller den sig fra jidsinvoente Bane, føres Vest om den dybtliggende Sommerup Mose, tæt Vest for Landsbyen Berringe, tæt Øst om Voistrup, hvor den slutter til den før projekterede Linie ved Nørre Broby, hvilkens den dernæst i det væsentlige følger til Faaborg, nemlig Vest om Allerup, Syd for Svinde Broby og Sandholts Lyndelse, Vest om Haagerup, Bræhetrolleborg og Korinth Kro, Vest om Grønderup, Syd for Bjørnemosegaard, og Nord om Rattersø til Faaborg, hvor den ender paa Havnepladsen.

Som det under Beskrivelsen af Sommerup—Årsens Banen blev bemærket, er denne Linie bleven forlagt mod Sydøst, ca. 20 Fod lavere i Terrænet, hvorved det er blevet muligt at forbinde den med Sommerup—Faaborg Banen i Eggen af Naarup, hvilket derimod ikke vilde have været gjørligt, ialtfald kun med meget store penuniære Offre, uden denne Forlægning. Væsentlige Afvigelser fra den før projekterede Linie ere kun foreslaæde ved Berringe, for at føre Banen nærmere til denne By; Sydøst for Lørringe, for at opnåa en bedre Passage af et derværende Mosebrug, og ved Haagerup, for at slutte bekvemmere til Landveien fra Bræhetrolleborg til Odense.

Banen passerer mange Vandstjæl, og der er derfor ikke faa Broer, nemlig 11 Stk., af hvilke dog den største, over Odense Åa, kun har 20 Fods Spænding.

Banen er 5,69 Mil lang, og Anlægssummen andrager ifølge det medfølgende Overflag

1,312,600 Kr.

eller pr. Mil 230,000 —

Foruden Driftsmateriellet, som ovenfor er omtalt, vil hertil være at føie Udgiften til Grunderhvervelse, som antages at ville udgjøre 427,000 Kr.

eller pr. Mil 75,000

4) Skive—Glyngøre.

Is en privat Komite var i sin Tid foranlediget undersøgt og projekteret en Bane fra Skive til Glyngøre; den findes indtegnet med Rødt i det medfølgende Hefte i bred Folio, og var lagt fra Skive Station, ved Havnebanen, Vest om Refsen og Lyby, tæt Øst for Lebjerg Kirke, i en østlig og nordlig Bue henimod Grinderslev og Nybjerg, hvorfra den førtes hen i Dalen mellem Durup paa den ene Side, Loustrup og Glyngø paa den anden Side, over Søby Mose, og til

Glyngøre Havn. Foretagendet støttedes væsentligt fra Mors, hvis østre Del var særligt interesseret i den, og, med Undtagelse af den omtalte Bøining henimod Grinderslev, blev den derfor ført i faa lige Linie som muligt til Skive.

Det er imidlertid umiskjendeligt, at den vestlige og sydvestlige Del af Salling ingen Interesse har af denne Bane, et Forhold, som ogsaa har fundet sit Udtryk i den af flere Sallingfogne giene Paaakrift paa den til Indenrigsministeriet rettede Adresse af 28de November f. A. Af Hensyn hertil er det forsøgt at føre Banen i denne Retning, og man har derfor lagt Linien forbi Krarup, Øst om Brøndum, Grove og Lille Ransing, gennem Nestild, Øst om Roslev og Vest om Bjerre Mølle, i hvis Nærhed den slutter til og væsentligt følger den først projekteret Linie til Glyngøre Havn; denne ny projekterede Linie er fremstillet med Rødt i det medfølgende Hefte, mærket Skive—Glyngøre 1878“, samt endvidere indtegnet i det brede Foliohefte med Blaåt.

Det vil ses, at denne Linie i Retning SEW. til NW. nogenledes deler Salling i to lige Dele, saaledes at den nordøstlige og sydvestlige Del ere omtrent lige stillede med Hensyn til Betjening med Bane. For fra Skive at føre Linien til Krarup frembyder Skiveaadalens sig som den eneste mulige Vej; der kunde have været Tale om at følge Statsbanen med Dobbeltspor til i Nærheden af Lundhede, men man har foretrukket strag Vest for Skive Station at gaa over Skive Åa og dernæst at følge dennes nordre Dalside, dels fordi denne Vej bliver den billigste, dels fordi man derved undgaar den ved Statsbanen klæbende Ulempe af et Rebroussément tæt udenfor Skive Station.

Da Linien passerer mange Vandstjæl, er der forholdsvis mange Broer, nemlig 10 Stk., af hvilke dog kun Broen over Skive Åa har større Spænding.

Endvidere er der ved Nestild forudsat Anlæg af en Viadukt under Banen.

Banens Længde er 4,67 Mil, og Anlægssummen udgjør ifølge det medfølgende

Overflag 1,066,000 Kr.

eller pr. Mil 228,800 —

Foruden Driftsmateriellet, der tidligere er omtalt, vil hertil være at føie Udgiften ved Grunderhvervelsen, der anslaaes til 210,000 Kr. eller pr. Mil 45,000 —

5) Ringe—Faaborg.

Den nu projekterede Linie er indtegnet med Blaåt paa de Oversigtskort, der angaa den tidligere projekterede og med Rødt ind tegnede Linie fra Ringe til Faaborg, som findes i det medfølgende Hefte, mærket „Projekt A. Årsens—Sommerup & Faaborg—Ringe“. Profilerne ere indheft-