

ovenfor bemærket, antager anseelige Dimensioner paa Strækningen mellem Odense og Broby, uavnlig som Følge af de to Overgange over Odense Aa.

I tidligere Overflag og Beføstningen ved projekterede Jernbaneanlæg er Prisen for Stimmematerialet i Reglen opført med 200 Kr. pr. Ton. Omendkjøndt Prisforholdene vanskeligt lade sig bedømme for et længere Lidsrum, turde der dog neppe være Sandsynlighed for, at Jernpriserne i en nær Fremtid ville naa den anførte Størrelse, og det antages derfor, at Prisen uden Betænkning kan nedsættes til 175 Kr. pr. Ton., saaledes som det er flet i Overlaget. Prisen paa Forbindelsesdelene er beregnet i Forhold dertil, ligesom der nogt Hensyn til de nuværende lave Priser.

Sammenstilles Beføstningen ved de forskellige Projekter, haves paa den ene Side:

Sidebanen Alsens—Tommerup med en Udgift af 1,280,100 Kr.

— Faaborg—Kinge med

Alt overføre . . . 1,280,100 Kr.

Overført . . . 1,280,100 Kr.
 en Udgift af 1,338,000 —
 —————
 Salt . . . 2,618,100 Kr.

paa den anden Side:

Banen Odense—Alsens, Broby—
 Faaborg 3,338,800 —

Altsaa en Differens af . . . 720,700 Kr.
 og naar der tillige tages Hensyn
 til Expropriationsudgifterne og
 Driftsmaterialet en Difference af 995,800 —

Lige overfor denne betydelige Forskiel i Beføstningen bør formentlig Anlægget af de tvende Sidebaner Alsens—Tommerup og Faaborg—Kinge gives Fortrin, thi om end Egnen mellem Odense og Broby vilde blive inddraget i Jernbaneforbindelsen ved Balget af den fra Odense udgaende Bane, maa det paa samme Tid erkendes, at denne Egn ligger i saadan Nærhed af Odense og af de bestaaende Jernbaner, at den har mindre Trang til yderligere Forbindelse.

Bilag 2.

Skrivelse af 29de September 1876 fra Overingeniøren ved de nye Jernbaneanlæg, Justitsraad Tegner.

Ved behagelig Skrivelse af 29de Mai d. A. har det høie Ministerium overdraget mig at lade anstille Undersøgelser, sigtende til følgende Egnes Forlyning med eventuelle Jernbaneanlæg, nemlig:

1. Egnen mellem Struer og Lihsted.
2. Egnen mellem Sønder-Onsild Station eller et Punkt i Nærheden af denne og Løgstør — samt eventuelt Egnen mellem Aggersund og Lihsted.
3. Egnen mellem Skive og Glyngøre.

Paa de fleste af de ovennævnte Punkter har der allerede ved de paagjældende Egnes egen Foranstaltning været foretaget Undersøgelser i Retning af Jernbaneanlæg, og der er ad denne Vej tilveiebragt fuldstændige Projekter til et Baneanlæg fra Struer til Lihsted med fast Proforbinding over Ottesund, til et Baneanlæg mellem Søbro og Løgstør, samt til et Baneanlæg mellem Skive og Glyngøre. Da disse Projekter have foreligget til Afbenyttelse, har det været muligt at indfrænte Undersøgelserne til en Supplering og Revision af det tilstedeværende Materiale.

Jernbanen fra Struer til Lihsted.

Som det fremgaar af det medfølgende Projekt, udgaar Jernbanen fra Statsbanernes Godsstation paa Struer Banegaard. Den er derfra ført langs Kysten indtil Overstyeringen med Ottesundsveien, og høier derefter i nordlig Retning over Kilen, Vest om Humlum Kirke og Veibjerggaard, tæt Syd om Pinen Kro, langs Sundrøvet, Syd om Odby i et østlig Sving gennem Ljyholm, saaledes at Banen passerer Syd og Vest om Hvidbjerg Kirke til Dravet, hvorfra den gaar i nordlig Retning forbi Ydby og Næs til Hurup. Det høie Parti omkring Grurup tvinger derefter Banen over i en mere vestlig Retning henimod Astrup, hvorfra den igjen følger en væsentlig nordlig Retning over Højsing, Vest om Bispebækgaard, mellem Hørsted og Herring, Vest om Gjernsøl og Kallerup, Vest om Sperring Sø, Syd og Ost om Sjørring Kirke, hvorfra den i østlig Retning gaar over Elstigaard og Kirkested til Lihsted, passerende Landeveien til Ottesund