

østlige Del af Mors og — om end i en mindre Grad — med Salling, som dog allerede ved Skive er i Besiddelse af en bekvem Udgang til Jernbanen. Derimod skjønnes det ikke at kunne være Spørgsmaal om ad denne Vej at betjene Thy, som ligger adskilt derfra ved tvende Sundsteder, hvis Beflækkethed neppe vil tillade en videre Fortsættelse af Banen over Mors. Ligesaa lidt som denne Bane vil formentlig Banen gennem Hanherrederne til Aggersund kunne tillægges nogen Betydning for Thisted Amt, hvis overveiede Del ligger Syd for Thisted og hvis na-

turlige Forbindelse gaa i en helt anden Retning, nemlig imod Syd. Som ovenfor bemærket, maa Thisted By antages at ville optage Egnen nærmest Nord for samme, og den øvrige Del af Landet Nord for Limfjorden synes at være af for ringe Udstrækning til at motivere et Baneanlæg. Fra et passende Punkt paa Statsbanen at føre en Sidebane til Løgstør, maa derimod anses for begrundet, men den bør formentlig standse ved Løgstør, som da vil kunne optage den lige over for liggende Del af Hanherrederne.

Bilag 3.

Skrivelse af 19de Oktober 1876 fra Overingeniøren ved de nye Jernbaneanlæg,¹ Sultitsraad Tegner

Efterat de af Indenrigsministeriet beordrede Undersøgelser og Projekteringsarbejder i Henseende til et eventuelt Jernbaneanlæg fra Herning til et Punkt paa den vestjydske Længdebane ere tilendebragte, unnlader jeg ikke at meddele følgende Beretning om de derved tilveiebragte Resultater.

Til Bedømmelse af Spørgsmaalet om Banens Retningslinie har der foreligget de hemed tilbagefølgende 3 Andragender med tilhørende Bilage om Herningbanens Forlængelse, hvoraf de 2 gaa ud paa en Fortsættelse til Vestbanen og det tredje paa en Fortsættelse til et Punkt paa Sydbanen mellem Esbjerg og Lunderskov.

Af disse Andragender er det ene — forsynet med 1,864 Underkrifter — fremkommet fra 16 Hedejogne, Varde Byraad og Hedeelskabet. Det er ledtaget af de ligeledes hermed tilbagefølgende Planer og Profiler over 5 forskellige Retningslinier for den eventuelle Bane, som iøvrigt i Ledfagelseskrivelsen anbefales ført saa østlig og sydlig som muligt.

Det andet Andragende — forsynet med 1,304 Underkrifter fra Ringkjøbing Kjøbstad med 14 Sogne og støttet af Hammerum Herred — anbefaler i Modætning til det foregaaende Andragende en nordligere og vestligere Retningslinie for Banen, saaledes at den føres enten til Ringkjøbing eller en Landstation i Nærheden deraf.

Det tredje Andragende endelig, der som ovenfor bemærket anbefaler Anlægget af en Længdebane gennem Midten af Sjælland, foreligger ikke til Behandling i nærværende Tilfælde, hvor der kun er Spørgsmaal om Herningbanens Forbindelse med Vestbanen.

Af de 5 Linier, som det førstnævnte An-

dragende har gjort til Gjenstand for Undersøgelse, udgaaer den nordligste, som paa det Andragendet ledsagende Oversigtskort er betegnet med Nr. 1, fra Skjern Station paa Vestbanen, de tvende næste — Nr. 2 og 3 — fra Algod Station, Nr. 4 fra Thistrup Station og Nr. 5 fra et endnu sydligere Punkt paa Vestbanen i Nærheden af Nørholm. Omendkjendt det nu i Andragendet er fremhævet som ønskeligt, at Banen faaer en saa sydlig og østlig Retning som muligt, saa skjønnes det dog ikke rettere, end at netop de to sydligste Linier — Nr. 4 og 5 — bør lades ude af Betragtning allerede af den Grund, at de paa en længere Strækning ligge saa nær Vestbanen, at de for en stor Deel falde indenfor dennes Virkningskphære, og derfor ikke kunne stifte en Nytte, der svarer til dens større Længde og større Anlægsomkostninger, idet der nemlig ikke i de tilstødende Egnes Beflækkethed haves nogen særlig Opfordring til at fjerne Banen fra en mere direkte Linie.

Ligesaa utilraadelig som en saa sydlig Veliggenhed af Banen synes den i det næste Andragende fra Ringkjøbing med flere Sogne at være. Naar det nemlig er tilraadet at føre Banen i vest-nordvestlig Retning til Ringkjøbing eller en Landstation i Nærheden af samme, saa foranlediges derved ikke alene et længere Baneanlæg, men der tabes navnlig af Syne, at Forbindelsen med Esbjerg derved i høj Grad vilde forlænges uden at der vindes tilsvarende Fordele ved Beflækketheden af det Opland, som blev berørt af Banen. Af Hensyn hertil bør formentlig Ringkjøbing Egnen opgives som Tilknyningspunkt for Banen, hvorimod der paa den anden Side vistnok foreligger god Grund til at undersøge, om ikke en nordligere