

med en Viadukt lidt Sydvest for Byen. Banegaarden ved Thisted er valgt Ost for Landeveien, strækkende sig fra denne i østlig Retning, indtil den mellem Arbejdshuset og Kirkegaarden beliggende Kofst.

Den projekterede Retningslinie maa vistnok i sin Helhed erkjendes som gunstig for de Egne, der skulle betjenes. Det vil ses, at Banen skærrer saavel Thyholm som Thy paa en saadan Maade, at den østlige og vestlige Del omtrent stilles under lige Betingelser, og den frembyder tillige fortrinlige Tilknætningspunkter til de bestaaende Veiforbindelser. — Det vilde ganske vist have været ønskeligt, om Banen paa enkelte Punkter kunde have erholdt en mere østlig Beliggenhed af Hensyn til Forbindelsen med Mors og da navnlig med Færgestederne ved Neesfund og Bilsfund; men Terrainforholdene lægge saa betydelige Hindringer i veien, at en Forlægning i denne Retning vilde være forbunden med usforholdsmæssige Bekostninger.

Revisionen er derfor indskrænket til saadanne Punkter, hvor Forbedringer og Besparelser lade sig opnaa ved mindre Forlægninger af Retningslinien. Disse vilde paa Oversigtskortene findes angivne med blaa Linier, og omfatte dels en Forlægning ved Pasfagen over Rilen, dels Forlægninger ved Ddby og ved Nedstigningen fra Hvidbjerg til Drauet. Derhos er der foretaget en Revision af Længdeprofilen, hvorved saadanne Reduktioner i Stigningsforholdene ere foretagne, som lade sig gennemføre, uden at overskride det for Baneanlægget gjældende Maximum af 1 : 100. Forandringerne i Længdeprofilen vilde ligeledes findes angivne med blaa Linier.

I det fra Thisted Amt fremkomne Projekt er, som ovenfor bemærket, Overgangen over Ditefund iværksat ved et fast Broanlæg af 1100 Fods Længde. — Stedetfor denne Forbindelse er i Hensyn til Ministeriets Bestemmelse i det nærverende Projekt forudsat en Dampskibsforbindelse over Sundet i Lighed med den mellem Aalborg og Nørre-Sundby bestaaende, og Bekostningerne ved de i saa Henseende fornødne Anlægsbroer ere derfor optagne i Overlaget.

Banens Længde udgjør 9,56 Mil. Foruden Endestationen ved Thisted er der forudsat Anlæg af 8 Landstationer. Til de Arbeider, som vilde udkræves paa Statsbanen i Anledning af Struer-Thisted Banens Tilslutning, er der i Overlaget under Stationsanlægene paaregnet et Beløb af 200,000 Kr.

Ifølge det medfølgende Overlag udgjør Bekostningen ved selve Anlægget. 3,433,000 Kr. eller pr. Mil Bane ca. 359,000 Kr.

Til Udgifter ved Grunderhvervelsen og til Anskaffelse af Driftsmateriel anslaaes henholdsvis 478,000 Kr. og 573,600 Kr. Tyets disse

Beløb til Anlægsomkostningerne, bliver den samlede Udgift 4,184,600 Kr. altsaa pr. Mil Bane ca. 469,000 Kr.

Jernbanen fra Sønder-Dnsild over Løgstør og Aggersund til Thisted.

Som ovenfor bemærket, er der ved den paa-gjældende Egn's Foranstaltning tilveiebragt det medfølgende Projekt til et Baneanlæg fra Hobro til Løgstør. Ifølge dette udgaar Linien fra Statsbanernes Station med et nordligt Udløb, følgende Laaberup Dalen ca. $\frac{1}{4}$ Mil imod Nord, hvorefter Banen gaar Nord om Hørby og Hamnerup, Syd om Kollestrupgaardene, Nord om Korsø Gaard og Skersshale, Syd om Simsted, Syd og Vest om Lille Restrup, tæt Ost om Østerhølle Kirke, Ost om Vognsild, over Pitselhøj, Ost om Ulstrup, gennem Sptrup, mellem Dndrup og Braarup, hvorfra Banen gaar i vestlig og nordlig Retning over Mjallerup og Ørbæk ind til Løgstør, hvor Stationen er foreslaet anlagt umiddelbart Ost for og ind til Raadhushstræde. Alternativt er tillige undersøgt en Linie Vest om Løgstør langs Kanalen med Banegaard mellem Sønder- og Vestergade.

Paa det medfølgende Oversigtskort er den saaledes bestrevne Retningslinie angiven med en rød Linie, og det vil deraf ses, at Banen har erholdt en forholdsvis østlig Beliggenhed — navnlig paa Strækningen fra Hamnerup over Østerhølle og Vognsild til Pitselhøj. Under den i Ministeriets Skrivelse af 29de Mai d. A. givne Forudsætning, at Banen skal udgaa fra Sønder-Dnsild eller et Punkt i Nærheden af samme, turde der imidlertid intet Væsentligt være at indvende imod den foreslaede Retningslinie, hvorimod der, i det Tilfælde, at Hobro valgtes til Udgangspunktet, formentlig kunde være Anledning til at tage under Overveelse, om Banen ikke rettest fra Hobro førtes i nordvestlig Retning efter Brorstrup og Haverslev, hvorved en Egn vilde blive berørt, der i Beskaffenhed staar over de Egne, som gennemskæres af den projekterede Jernbane, men som paa den anden Side ogsaa ere ugunstigere stillede med Hensyn til Afstanden fra de bestaaende Jernbaneforbindelser.

Den projekterede Retningslinie er derfor beholdt med Undtagelse af Tilslutningen til Statsbanerne, der er forandret saaledes som angivet paa Oversigtskortet, idet Banen fra Hamnerup er ført Vest om Brøndum til Linderup, fra hvilket Punkt Statsbanen følges med Dobbeltspor til Stationen ved Sønder-Dnsild.

Den af Ministeriet begjærede eventuelle Undersøgelse i Henseende til Banens Fortsættelse fra Løgstør over Aggersund til Thisted har man i det Væsentlige kunnet indskrænke til en Recognoscering af Terrainen. I sin største Udstrækning