

Bane vilde være uigennemførlig paa det ovennævnte i Loven indeholdte Vilkaar, og at man kun har ønsket Banen anlagt som en Del af en Bane fra Nørresundby til Thisted. Efter at der nu er bleven anlagt en Bane fra Nørresundby til Fjerridslev, anser man det for paatrængende nødvendigt, at denne snarest muligt fortsættes til Thisted, hvorved det vil opnaas, at den nysnævnte Bane bliver et Led i en gennemgaaende Trafik, medens den nu kun har lokal Betydning.

Amtmanden over Thisted Amt har ved at fremsende Komiteens Andragende bekræftet, at selve Egnen ikke vil kunne bære mere end en Fjerdedel af Anlægsomkostningerne, og at selv dette Beløb kun med Banstikkelig vil kunne staffles til Beje. Thisted Amtsråd har vel i sin Tid vedtaget at tilføje et Bidrag til en Jærnbane fra Thisted til Amtsgænsen, stort 210,000 Kr. (nemlig 30,000 Kr. pr. Mil), og der næres Haab om, at Raadet mulig vil kunne bevæges til at yde noget mere; men selv under denne Forudsætning vil det falde Thisted By og de i Sagen interesserede Landkommuner vanskeligt at tilvejebringe Resten af Omkostningerne, da Banen paa Strækningen fra Thisted til Bjerget vil komme til at passere en fattig Egn og derfor mindre velhavende Kommuner, hvortil endnu kommer, at Kommunerne i Vester-Han Herred alt have ydet Tilskud til Nørresundby-Fjerridslev Banen.

Hertil kan føjes, at det ved 1ste Behandling af Finansloven for Finansaaret 1900—1901 blev gjort stærkt gældende, at Banens Anlæg er en nødvendig Betingelse for, at Udtørringsforetagendet af Bygholms og Vesløs Bejler — paabegyndt i 1869 — kan blive genoptaget, og at dette Foretagendes Opgivelse kan blive skæbnesvangert for de omboende Lodsjeere, nemlig hvis Dæmningerne forfalde i væsentlig Grad.

Man maa nu ganske vist formene, at det i oftnævnte Lov fastslaaede Princip, hvorefter Staten bidrager til Anlægget af private Jærnbaner med Halvdelen af Anlægsudgifterne, ikke bør fraviges, medmindre der herfor foreligger aldeles tilstrækkelig Grund, og i saa Henseende kan det formentlig ikke anses for afgørende, at Kommuner og private, der ere interesserede i Baneanlægget, ikke have formaaet at tilvejebringe den anden Halvdel af Anlægskapitalen. Men da den heromhandlede Bane som Forbindelsesbane mellem Statsbanen til Thisted og den private Bane til Fjerridslev, er en naturlig Afslutning paa Jærnbanenettet Nord for Limfjorden, da dens Anlæg mulig dog rettest burde have været knyttet til Anlægget af Nørresundby—Fjerridslev Banen, da den gaar gennem en Egn, hvis geografiske Betskaffenhed er særlig ugunstig med Hensyn til Opland for Banen, og da den endelig har stor Betydning for den til det ovennævnte Udtørringsforetagende knyttede Befolkning, har man ment det forsvareligt at gøre en Undtagelse fra den almindelige Regel for Statens Bidrag til Privatbaner, og man har derfor foreslaet, at Statens Bidrag sættes til tre Fjerdedele af Udgifterne.

Hvad angaar Banens Bygningsmaade og Anlægsomkostninger skal bemærkes, at ifølge et i Maret 1891 ved privat Foranstaltning udarbejdet Projekt for Baneanlægget var Banen, der vilde faa en Længde af ca. 7 Mil og erholde den Retningslinie, der nærmere er vist paa et Kort, som vil blive tilstillet Rigsdagen, i Lighed med Nørresundby-Fjerridslev Banen tænkt bygget som en let bredsporet og uindhegnet Bane. Omkostningerne ved Anlægget vare efter de da gældende Priser anslaaede til ca. 205,000 Kr. pr. Banemil, heri indbefattet Driftsmateriel og Halvdelen af Udgifterne til Ekspropriation.