

tig Forbindelse med den midtjydske Bane. Derimod synes der ikke at være Interesse for Gennemførelsen af den ved Loven hjemlede Bane fra Tørring til Thyregod.

Fra de i Anlægget af Banen fra Rask Mølle til Ejstrup interesserede Kommuner er der nu fremkommet Andragende om, at der maa blive erhvervet Lovhjemmel til at anlægge en saadan Bane, til at ombygge Horsens—Tørring Banen fra smalsporet til normalsporet, samt til af Statskassen at yde et Bidrag svarende til Halvdelen af Udgifterne herved samt ved Overtagelsen af Tørring Banen, der tilsammen er anslaaede til ca. 2,730,000 Kr. Det er da Hensigten, at Banernes Drift skal overtages af et nyt Selskab, hvis Kapital skal udgøres af de i de nævnte Øjemed anvendte Beløb, og at Horsens—Tørring Jernbane med samtlige Aktiver skal overdrages til det nye Selskab for et Beløb af 685,360 Kr., der svarer til Størrelsen af tvende til Banens Anlæg i sin Tid optagne Laan, for hvilke Laan Kommunerne garanterer overfor Laangiveren, saaledes at der for dette Beløb — der af Statens tekniske Tilsyn med Banen er fundet at kunne betragtes som en passende Pris for denne — gives de garanterende Kommuner Aktier i det nye Selskab, medens Garanterne vedblivende skal hæfte for Laanet. Den Sum, der, bortset fra Statstilskuddet, vil udkræves til Tørring-Banens Ombygning og den nye Banes Anlæg, er tegnet af de interesserede Kommuner.

Under Hensyn til den betydelige Interesse, som Horsens By og Egnen fra Rask til Ejstrup gennem den anførte Tegning har godtgjort at have i de omhandlede Baneanlæg, har Ministeriet ment at maatte fremme Sagen, og ved nærværende Forslag søges derfor Hjemmel til Anlæg af en Bane fra Rask Mølle til Ejstrup, til Ombygning af Horsens—Tørring-Banen fra smalsporet til normalsporet samt til at lade Staten bidrage med $\frac{1}{2}$ af Udgifterne herved samt ved Horsens—Tørring-Banens Erhvervelse.

Jernbaneloven af 27. Maj 1908 forudsætter, at der fra Statens Side ikke skal ydes noget Bidrag til det i Lovens § 6 under Nr. 2 omhandlede Baneanlæg fra Helsing til Tidsvildeleje. I de forløbne Aar har den paagældende Egn's Beboere arbejdet paa at skaffe de fornødne Midler til Veje til Gennemførelse af dette Baneanlæg, til hvis Udførelse der efter de Regeringen forelagte Projekter maa antages at ville medgaa ca. 400,000 Kr. Det har

imidlertid vist sig, at Beboerne ikke mægtede at tilvejebringe det fulde Beløb, og i gentagne, til Regeringen indgivne Andragender har „Helsing—Tidsvilde Jernbanekomité“ anholdt om, at der maa blive ydet Statstilskud til Baneanlægget ligesom sket ved Baneanlægget Hornbæk—Gilleleje, til hvilket der efter den citerede Lov oprindeligt ikke skulde ydes Statsbidrag, medens Statskassen nu efter Lov Nr. 91 af 21. April 1914 angaaende Ændring i oftnævnte Jernbanelov yder et Tilskud udgørende Halvdelen af Anlægsomkostningerne.

Helsing—Tidsvilde Jernbanekomité har oplyst, at Vejby-Tibirke Kommune har tegnet sig for 50,000 Kr. i Aktier i det nye Baneanlæg, at 90,000 Kr. paa samme Maade er tegnet ad privat Vej, og at Frederiksborg Amtsraad har vedtaget at tegne Aktier i Baneanlægget for 75,000 Kr. bl. a. paa Vilkaar, at der tilvejebringes et passende Statstilskud. I alt er saaledes tegnet 215,000 Kr., og det formenes, at endnu 10,000 Kr. kan tegnes ad privat Vej.

Til Støtte for det ansøgte Tilskud fra Statskassen anfører Andragerne, at Anlæggets Virkeliggørelse er af største Betydning for Egnens Beboere, baade for Landboerne og Fiskerne og ligeledes for Sommerbeboerne og Turisterne, da der først derved kan opnaas den lette og regelmæssige Forbindelse med Omverdenen, der er nødvendig for Egnens videre Opkomst. Fremdeles fremhæves den Interesse, som Staten selv formenes at maatte have i Anlægget, dels som Grundejer af Tidsvilde Hegn og Asserbo Plantage, dels som økonomisk interesseret i Driften af de bestaaende to Privatbaner Kagerup—Helsing- og Gribskov-Banen, hvor Staten ejer Halvdelen af Aktierne i førstnævnte Bane og Aktier for et Beløb af 481,975 Kr. i sidstnævnte Bane. Det nye Baneanlæg vil faa stor Betydning for Driften af disse to Baner, der efter Kagerup—Helsing-Banens Bortforpagtning til Gribskov-Banen drives i Fællesskab som en Gaffelbane, og sammen med hvilke den nye Bane tænkes drevet som Forlængelse af Kagerup—Helsing-Linien. Af den nuværende Gaffelbanes Grene er nemlig den ene ca. 3 Gange saa lang som den anden, hvilket vanskeliggør Tilvejebringelse af den rette økonomiske Korrespondance i Driften af disse tvende Grene, men ved den nye Banes Tilkomst vil de to Grene blive af omtrent samme Størrelse, saaledes at en mere rationel og ensartet Drift vil kunne indføres. Der fore-