

anlæg dog et Bidrag, ndgørende  $\frac{2}{3}$  af den hele til Baneanlægget bevislig anvendte Anlægskapital, indbefattet Ekspropriationsudgifter og Driftsmateriel. For det under Nr. 7 omhandlede Anlægs Vedkommende henregnes til Anlægskapitalen saavel Udgifterne ved Ombygningen af Horsens—Tørring-Banen som Udgifterne ved denne Banes Erhvervelse. Meddelelse af Eneretsbevillinger paa de foran nævnte Baner kan gøres betinget af, at de nye Baner sammensluttes eller drives sammen med ældre Privatbaner i de Tilfælde og i det Omfang, som Ministeren for offentlige Arbejder maatte anse for ønskeligt.

#### § 4.

Eneret til Anlæg og Drift af de i nærværende Lov nævnte Baner kan ikke meddeles efter 1. April 1935.

Den tilsvarende Frist i fornævnte Lov af 27. Maj 1908 § 13 ændres til ligeledes at være 1. April 1935.

#### § 5.

Af den Værdistigning, som ved de ovenfor nævnte nye Jernbaneanlæg tilføres bebyggede eller ubebyggede Ejendomme eller Dele af saadanne, skal der svares Jernbaneskyld i Overensstemmelse med Lov Nr. 105 af 18. April 1910.

### Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I afvigte Rigsdagssamling blev der af Regeringen fremsat et Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. Dette Forslag blev imidlertid ikke færdigbehandlet i Rigsdagen, og man fremsætter derfor nærværende Forslag, der foruden kun at angaa Privatbaneanlæg tillige paa forskellige andre Punkter adskiller sig fra førstnævnte Forslag saavel i formel som i reel Henseende.

I formel Henseende har man ment det hensigtsmæssigt at udarbejde Forslaget som Forslag til en selvstændig Lov i Modsætning til det i afvigte Rigsdagssamling fremsatte Forslag, der fremtraadte som en Ændring til Jernbaneloven af 1908. Men nærværende Lovforslag er i øvrigt redigeret saaledes, at samtlige de i Loven af 1908 indeholdte almindelige Bestemmelser med Hensyn til Ekspropriation, Eneretsbevillingernes Indhold og Varighed, Antallet af Koncessioner, der aarligt kan gives, Tidsfølgen for Meddelelse af Eneretsbevillinger, Erlæggelse af Jernbaneskyld m. m. ogsaa komme til Anvendelse paa de i nærværende Lovforslag omhandlede Baneanlæg.

I reel Henseende er der derimod, som det vil fremgaa af nedenstaaende Bemærkninger, foretaget forskellige væsentlige Ændringer.

I nævnte Forslag fremkom man med følgende Bemærkninger vedrørende Anlægget af en *Bane fra Helsingø til Tidsvildeleje*:

„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 Helsingø til Tidsvildeleje. I de forløbne Aar har den paagældende Egns 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 „Helsingø—Tidsvilde Jernbanekomité“ anholdt om, at der maa