

## 1. SONDRINGEN MELLEM JERNBANER OG SPORVEJE OG MELLEM DE FORSKELLIGE ARTER AF DISSE.

Det er foran i Indledningen, Side 1, berørt, at den der opstillede Begrebsbestemmelse for Jernbaner i Hovedsagen tillige er anvendelig paa Sporveje. Her skal undersøges, hvad det er for Omstændigheder, der føre til alligevel at opstille en Sondring mellem Jernbaner og Sporveje, og hvori Forskellen mellem disse bestaar. Det vil da let ses, at det ikke lader sig gøre paa Grundlag af Sporenes Konstruktion, Befordringsmateriellets Beskaffenhed eller den til Befordringen anvendte Trækkekraft at opstille nogen Sondring mellem Jernbaner og Sporveje. Sporkonstruktionen kan være ganske ens for begge Arter, Materiellet ligeledes, ligesom der ogsaa findes saavel Heste-Jernbaner som Heste-Sporveje, Damp-Sporveje saavel som Damp-Jernbaner o. s. v. Det er vel ikke uden Eksempel i fremmede Lovgivninger, at Lokalbaner (sekundære Jernbaner) og Sporveje i Hovedsagen ere underlagte fælles Lovregler, men selv i saadanne Tilfælde vil det være nødvendigt i flere Retninger at fastholde den begrebsmæssige Adskillelse mellem Sporveje og Jernbaner, og der hersker med Hensyn hertil Enighed om, at Sondringen ikke kan bero paa noget af de foran omhandlede Kriterier. Med en Lovgivning som den danske, der giver selvstændige Retsregler alene for Sporveje og ikke med Hensyn til Jernbaner giver forskellige Regler efter Banernes Art og Betydning (Hovedbaner i Modsætning til Sekundærbaner o. l.), ligger det end fjernere at søge de forskellige Lovregler begrundede i Forskelligheder af de foran nævnte Arter.

I selve den sproglige Betegnelse »Sporvej« ligger ikke nogen

egentlig Antydning af, hvad det er, der adskiller dette Begreb fra Begrebet Jernbane. Anderledes stiller det sig derimod i enkelte fremmede Sprog. Den tyske Benævnelse for Sporveje («Strassenbahnen») og den ældre franske («chemin<sup>s</sup> de fer sur routes») vise, at en Ejendommelighed ved Sporvejene bestaar i, at *de ere nedlagte i Gader eller Veje*; og det er netop heri, at det eneste og almindeligt anerkendte Særkende for Sporvejene i Modsætning til Jernbanerne bestaar. Forsaavidt derimod et til offentlig Benyttelse bestemt Spor er anbragt udenfor Gader og Veje, foreligger en Jernbane. Naar det ofte som et Særkende ved Sporveje i Modsætning til Jernbaner fremhæves, at de første ikke ere anbragte paa egen eller til Anlægget erhvervet Grund, kan dette vel være en i Almindelighed træffende Omskrivning for, at Sporvejene ere anbragte i Gader og Veje, men fuldt korrekt er denne Angivelse ikke, thi paa den ene Side er der intet i Vejen for, at en Sporvej kan være anbragt paa egen Grund (naar f. Eks. en Kommune i dennes egne Veje for egen Regning har anbragt en Sporvej), og omvendt lader det sig ogsaa tænke, at en Jernbane anbringes paa Trediemands (f. Eks. lejede eller laante) Grund. Det er derhos saa meget vigtigere at fastholde, at Særegenheden ved Sporvejene bestaar i, at de ere nedlagte i Gader og Veje, som de særlige Retsregler for Sporvejene (i Modsætning til Jernbanerne) netop ene og alene ere begrundede heri, medens paa den anden Side Jernbanelovgivningen for en stor Del beror paa, at der ved Jernbaners Anlæg tilvejebringes en ny Forbindelse for Offentligheden udenfor de bestaaende Gader og Veje.

Til Begrebsbestemmelsen for Sporveje plejer yderligere at føjes, *at Vejene (Gaderne), hvori Sporene ere nedlagte, maa være offentlige*<sup>1)</sup>. Det skal ogsaa indrømmes, at Sporvejslov-

<sup>1)</sup> v. STENGEL: Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Bind II, S. 576,

V. ROLL: Enzyklopädie, 1ste Udgave, Bind VII, 1895, S. 3137 («dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnen, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern sich in öffentliche Strassen eingelegter Schienengleise bedienen»).

givningen her — som andetsteds — kun angaar Sporveje i offentlige Veje og Gader (jfr. Lov Nr. 96 af 10. April 1895 § 1, sammenholdt med Lov af 23. Januar 1862 § 1 og Lov Nr. 12 af 20. Februar 1875); men det synes dog naturligt til Sporveje tillige at henhøre saadanne Spor, som ere nedlagte i Veje, der ikke ere offentlige, forsaavidt Sporene anvendes til offentlig Trafik. Et saadant videre Sporvejsbegreb synes ogsaa forudsat i Sporvejsloven af 10. April 1895 § 1 (jfr. ogsaa Lovens Titel), idet Udtrykket »Sporveje i offentlige Gader og Veje« maa forekomme unaturligt, hvis der ikke ogsaa kunde være Tale om Sporveje i private Gader og Veje<sup>1)</sup>.

Betydningen af, at det her forsvarede videre Sporvejsbegreb fastholdes, er, at der ikke bliver Spørgsmaal om Anvendelse af Jernbanelovgivningen f. Eks. i det Tilfælde, at en Sporvej gennem offentlige Gader tillige paa en Strækning er anbragt i en privat Gade.

Det foran omhandlede, tilsyneladende mindre betydelige Skelnemærke mellem Jernbaner og Sporveje (om vedkommende Spor ligge i Gader (Veje) eller udenfor saadanne) er i Virkeligheden af saa indgribende Betydning, at det er baade naturligt og tildels nødvendigt, at Lovreglerne for de hver især vedrørende Forhold maa være vidt forskellige. Det er jo nemlig saaledes, at medens der *ved Etablering af Sporveje kun bliver Tale om Anvendelse af et særegent Befordringsmiddel ad en allerede bestaaende Rute<sup>2)</sup>, skabes der ved Jernbaneanlæg en helt ny offentlig Færdselsvej* (Jernbanerne træde i Stedet for Veje, medens Sporvejene kun forøge Nyttens af allerede

<sup>1)</sup> Jfr. iøvrigt ogsaa TH. KITTEL: *Rechtliche Stellung des Strassenbahnunternehmers*, i: *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen*, Bind XXIII, Side 333.

<sup>2)</sup> Jfr. følgende Bemærkning af Indenrigsministeren ved Forebyggelsen af Forslaget til Sporvejsloven af 23. Januar 1862, Landstings Tidende 1861, Sp. 15—16: »Hvad nu det første (∴: Sporvejene) angaar, er det jo ikke andet end en Forbedring af selve Vejvæsenet, som gaar ud paa at tilvejebringe en lige Flade og gennem en ringe Friktion med den mindst mulige Kraft det størst mulige Resultat med Hensyn til Trækningen«, og ved Forslagets Behandling, Landstings Tidende s. A. Sp. 80: »Jeg synes ogsaa, at det maa være indlysende, at Sporveje ikke ere andet end det sidste Trin af et godt Landevejssystem«.

bestaaende Veje). Det er da ogsaa i første Række denne Omstændighed, der ved sin betydelige Indflydelse paa mangfoldige og forskelligartede Forhold har givet Anledning til den særegne og ret omfattende Jernbanelovgivning, som derfor heller ikke finder Anvendelse paa Sporveje.

Paa den anden Side afføder Hensynet saavel til den øvrige offentlige Trafik paa de Gader og Veje, hvori *Sporveje* etableres, som til Ejeren af (Bestyrelsen for) Gaderne og Vejene særlige Retsregler, forskellige fra de om Jernbaner gældende. Det sidstnævnte Hensyn medfører desuden, at Vejmyndighederne faa Indflydelse paa Spørgsmaal vedrørende ogsaa saadanne Vej- eller Gadespor, der ikke ere bestemte til offentlig Trafik, medens derimod Jernbanemyndighederne ikke have Adgang til at træffe Bestemmelse vedrørende rent private Transportspor, som ikke berøre Veje.

Naar det af nogle Forfattere endnu som en Bestanddel af *Sporvejsbegrebet* anføres, at Befordringsvirksomheden ifølge sin Bestemmelse er *indskrænket til Besørgelse af Bytrafik alene eller i hvert Fald Lokaltrafik i snævraste Forstand*<sup>1)</sup>, skal bemærkes, at en Begrænsning af Sporvejsbegrebet i denne Retning savner enhver Hjemmel i dansk Ret, ligesom den danske Lovgivnings Bestemmelser for Jernbaner i enhver Retning ere ens for Hovedbaner og for Sekundærbaner (Lokalbaner).

At den danske Lovgivnings *Skelnemærke* mellem Jernbaner og Sporveje derimod netop er det foran angivne, om *vedkommende Spor er nedlagt i Gader og Veje* eller udenfor saadanne, vil let ses ved en Betragtning af Sporvejslovene. Det skal dog straks anføres, at den ældre Sporvejslov, Loven af 23. Januar 1862, ved de i Lovens § 1 benyttede Udtryk kunde fremkalde nogen Tvivl i saa Henseende, idet der kunde spørges, om det ikke skulde have været Hensigten at fastsætte en anden Begrebsbestemmelse for Sporveje end den her forfægtede, forsaavidt der i den anførte § tales om Eneret til Benyttelse af Sporvejsspor »ved dertil særligt indrettede Vogne«; har det

<sup>1)</sup> KARL HILSE: Handbuch der Strassenbahnkunde, I Bind, S. 1.

med andre Ord været Hensigten at fastslaa, at Vognenes Konstruktion er afgørende for Bestemmelsen af, hvorvidt der foreligger en Sporvej (eller f. Eks. en Jernbane)? At noget saadant har været Tanken, maa dog bestemt benægtes. Det fremgaar af Rigsdagsforhandlingerne angaaende Forslaget til Loven, at Hensigten med de citerede Udtryk, som først indkom i Lovudkastet ved 3die Behandling i Landstinget, alene var at fremhæve, at ogsaa andre end den eneberettigede maatte benytte og befare den Del af Vejen (Gaden), hvori Sporet var nedlagt, medens kun den eneberettigede maatte benytte selve Sporene ved Vogne, som vare særligt indrettede til at bevæges frem i (ad) disse<sup>1)</sup>. Loven af 23. Januar 1862 § 1 gaar iøvrigt ud fra som noget selvforstaaeligt, at Sporveje maa være anbragte i Gader eller Veje (jfr. Udtrykkene: »hvor paagældende Gader og Veje dertil have tilstrækkelig Bredde«).

At dernæst Loven af 20. Februar 1875 om Dampsporveje netop gaar ud fra det foran angivne Sporvejsbegreb (Spor i Gader og Veje), synes utvivlsomt. Lovens Titel lyder: »Lov om Benyttelse af Lokomotiver paa Sporveje«, men i Lovens Tekst hedder det: »Indenrigsministeren bemyndiges til at meddele Koncession til paa Gader og offentlige Veje at nedlægge Spor og befare disse med Lokomotiver«. Her omskrives altsaa Udtrykket »Sporvej« til »Spor paa Gader og offentlige Veje«.

Loven af 10. April 1895 taler endelig alene om Eneret til Anlæg og Drift af Sporveje i offentlige Gader og Veje.

Bestemmelserne i denne Lov ere altsaa kun anvendelige paa Anlæg i *offentlige* Gader og Veje, medens det synes forudsat, at Begrebet Sporvej iøvrigt er anvendeligt ogsaa paa Spor i private Gader og Veje. Det lader sig derimod ikke forsvare ud fra de foran fremhævede Udtryk endvidere at drage den Slutning, at Loven skulde have forudsat, at man ogsaa skulde kunne benytte Betegnelsen Sporvej paa Spor, som aldeles ikke ligge i Veje eller Gader, thi hvis Lovgiveren havde tænkt sig, at Sporveje kunde ligge paa anden Grund end Vej

<sup>1)</sup> Landstingstidende for 1861, Sp. 566, 571 og 572.

eller Gade, vilde det dog have været ganske urimeligt ikke at lovgive for alle Sporveje, som anbragtes paa offentligt Terrain, men kun for saadanne, som anbragtes i offentlige Gader og Veje.

Med Hensyn til Administrationens Opfattelse af de her omhandlede Forhold kan først anføres, at man altid har haft Blikket aabent for den Væsensforskel, som bestaar mellem Jernbaner og Sporveje, idet man, da der første Gang (i 1859) opstod Spørgsmaal om Etablering af en Sporvej her i Landet, straks var paa det rene med, at Forholdet ikke burde løses i Henhold til den bestaaende Jernbanelovgivning (om Meddelelse af Jernbanekoncessioner), men krævede en anden Ordning, eventuelt en ny Lovgivning. Medens det allerede paa det daværende Tidspunkt var uomtvistet, at der til Anlæg af Jernbaner krævedes speciel Lovhjemmel (jfr. nærmere nedenfor i Afsnit 3.), ansaa man ikke en saadan fornøden i det omhandlede Tilfælde, men Ministeriet udvirkede, at der (under 22. Oktober 1859) meddeltes vedkommende Andrager kongelig Tilladelse til Anlæg og Drift af Sporvejen, og medens Jernbanekoncessioner ogsaa hidtil havde været givne for betydelig længere Aaremaal, gaves den omhandlede Tilladelse kun for et Tidsrum af 10 Aar.

Som Vidnesbyrd om, at Administrationen iøvrigt allerede i ældre Tid er gaaet ud fra en lignende Bestemmelse af Sporvejenes Begreb som den foran forfægtede, kan anføres Skrivelse af 8. Juni 1865 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius for den sjællandske Jernbane, som viser, at Ministeriet ansaa en projekteret Forlængelse af den sjællandske Jernbane gennem Gaderne fra Banegaarden i København til Havnen (Havnebanen) for at være underlagt Sporvejs- og ikke Jernbanelovgivningen. Den saaledes trufne Afgørelse, hvorefter de i mange Byers Gader nedlagte *Havnespor*, som staa i Forbindelse med Jernbaner, ere at anse som Sporveje, er utvivlsomt rigtig. Imidlertid have saadanne Havnespor i Lovgivningen i nogle Tilfælde været behandlede som Jernbaner, jfr. Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 1,2) og Lov Nr. 27 af 15. Marts 1878. Forholdet har dog formentlig været det, at man har

anset Havnesporene nærmest som Sidespor til de egentlige Jernbaner og saaledes som en Art Tilbehør til disses Anlæg. Som Vidnesbyrd herom kan henvises til, at den under 29. September 1877 bekendtgjorte Koncession af 28. s. M. i Slutningen af 1. Stk. ombytter den i Begyndelsen af Stykket anvendte Betegnelse »Jernbane« med Udtrykket »dette Spor«, jfr. ogsaa Lov af 19. Februar 1861 om Koncession til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane mellem København og Helsingør, § 1<sup>1)</sup>. I andre Love, i hvilke der tales om Havnebaner, har man formentlig ikke tænkt sig disse anbragte i Gader eller udelukkende i saadanne, jfr. Lov af 21. Juni 1867 om en Jernbane gennem Sjælland m. m., § 1 d). Der kan saaledes være tænkt enten paa egentlige Jernbaner eller paa Kombinationer af Jernbaner og Sporveje (se med Hensyn til saadanne Udviklingen nedenfor Side 14 o. f. om »Landevejsbaner«).

Medens det i tidligere Tid af Administrationen synes at have været antaget, at Sporvejslovgivningen kommer til Anvendelse ikke alene paa Spor, der paa længere Strækninger ere nedlagte i offentlige Veje, men ogsaa i Tilfælde, hvor Sporene kun overskære saadanne Veje<sup>2)</sup>, er det ved mangfoldige nyere ministerielle Skrivelser<sup>3)</sup> fastslaaet, at den særlige Sporvejslovgivning ikke kommer til Anvendelse paa Spor, som ikke ere nedlagte i offentlige Veje eller Gader, eller som kun skære saadanne eller paa ganske ubetydelige Strækninger følge dem.

Betydningen af den ved Lovgivningen anerkendte Søn- dring mellem Jernbaner og Sporveje er den, at Lovbestem- melse for Jernbaner ikke uden særlig Hjemmel komme til Anvendelse paa Sporveje, ejheller omvendt. Da der ikke for

<sup>1)</sup> »eller til Helsingør med et Spor til Havnen«.

<sup>2)</sup> Jfr. saaledes Indenrigsministeriets Skriv. af 21. Februar 1887 (utrykt) til Amtmanden over Ribe Amt, ved hvilken i et saadant Tilfælde i Henhold til Lov af 20. Februar 1875 om Benyttelse af Lokomotiver paa Sporveje meddeltes Tilladelse til Benyttelse af Lokomotiver paa Grindsted Mergelsporbane.

<sup>3)</sup> Jfr. navnlig den nedenfor Side 27 omhandlede Skrivelse af 28. April 1894 fra Minist. for offentlige Arbejder til Amtmanden over Maribo Amt.

Sporveje, men kun for Jernbaner bestaar en fyldigere Lovgivning, bliver der praktisk set nærmest kun Spørgsmaal om, hvorvidt Jernbanelovenes Bestemmelser i de enkelte Tilfælde tør anvendes paa Sporveje. Almindeligvis maa Spørgsmaal af denne Art besvares benægtende. Dette gælder saaledes med Hensyn til Jernbaneekspropriationslovenes Bestemmelser, jfr. Indenrigsministeriets foran Side 12 anførte Skrivelse af 8. Juni 1865<sup>1)</sup> og sammes Skrivelse af 2. December 1876<sup>2)</sup> til Amtmanden over Odense Amt.

Hvor derimod Talen er om Love, som vel vedrøre Jernbaner, men ikke angaa disse som saadanne, men f. Eks. deres Materiel, eller Hensynet til Afværgelse af Brandfare o. s. v., kan en analogisk Anvendelse af vedkommende Bestemmelser paa Sporveje ikke paa Forhaand anses for udelukket. Det kan saaledes eksempelvis anføres, at det næppe vil være udelukket at anvende Analogien fra Bestemmelserne i Plakat af 5. Maj 1847 paa Dampsporveje (jfr. herom nærmere nedenfor i Afsnit 2, Side 32—33). Det kan i denne Sammenhæng anføres, at Bestemmelserne i Kapitlerne 1 og 2 i Lov Nr. 77 af 19. April 1907 om elektriske Stærkstrømsanlæg ere direkte anvendelige saavel paa Jernbaner som paa Sporveje, ved hvilke anvendes Elektricitet som Drivkraft. Ifølge § 1 i det af Ministeriet for offentlige Arbejder den 18. November 1912<sup>3)</sup> udfærdigede Reglement Nr. 258 for Udførelse og Drift af elektriske Stærkstrømsanlæg underligge Jernbaner og Sporveje dog ikke Bestemmelserne i nævnte Reglement.

Ved Siden af Jernbaner og Sporveje opstilles sædvanligvis et tredie Begreb, *Landevejsbanerne*. Disse ere et Slags Mellemting mellem Jernbaner og Sporveje eller rettere en særlig

<sup>1)</sup> Utrykt, jfr. den i USSINGS Reskriptsamling 1865, S. 111, aftrykte Skrivelse af 24. Maj 1865.

<sup>2)</sup> Utrykt.

<sup>3)</sup> Lovtidende A. 1912.



Kombination af begge Dele, nemlig Baner, hvis Spor hovedsagelig (men ikke udelukkende) ere lagte i og følge bestaaende Vejbaner, men afvige fra disse dels, hvor Vejenes Stigningsforhold nødvendiggøre det, dels hvor andre Hensyn gøre det hensigtsmæssigt. Som Eksempler paa Anlæg af denne Art her til Lands kunne anføres forskellige Roebaner, særlig paa Lolland og Falster, hvorved dog bemærkes, at disse Baner endnu ikke anvendes til offentlig Trafik og saaledes kun falde ind under Begrebet Landevejsbaner i videre Forstand, men i retslig Henseende maa henregnes til de nedenfor i Afsnit 2 omhandlede private Transportspor (Industrispor).

Medens det fra et teknisk Synspunkt har Interesse at behandle Landevejsbanerne som en særlig Klasse af Baner<sup>1)</sup>, nødvendiggøres dette ikke af retslige Hensyn, da der i og for sig intet vil være til Hinder for paa saadanne til offentlig Trafik bestemte Baner delvis at anvende Jernbanelovgivningen, delvis Sporvejslovgivningen. Der eksisterer da heller ikke i den danske Lovgivning særegne Bestemmelser vedrørende Landevejsbaner, hvorimod det allerede i ældre Tid med Hensyn til et foreliggende Spørgsmaal om Tilvejebringelse af en almindelig Lovhjemmel for Ekspropriation af Grunde til Anlæg af den omhandlede Art fra Administrationens Side blev hævdet, at særlige Lovregler i det foreliggende Tilfælde vare overflødige, jfr. fornævnte Skrivelse af 2. December 1876<sup>2)</sup> fra Inden-

<sup>1)</sup> Jfr. nærmere Bilag 114 (Side 372—74) til Betænkning, afgiven den 10. September 1906 af den af Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. April 1904 nedsatte Kommission angaaende Anlæg af nye Jernbaner.

<sup>2)</sup> Det udtales heri, at man maa »nære Betænelighed ved at fremkomme med et Lovforslag alene indeholdende Bestemmelser om Ekspropriation af Jord til Landevejs-Jernbaner. Dels skønner man nemlig ikke rettere end, at det, naar man først gaar ind paa, at en saadan Jernbane ikke nødvendigvis skal ligge alene paa en Vej, bliver meget vanskeligt for ikke at sige umuligt nøje at angive Forskellen mellem denne og andre Jernbaner, dels antager man, at det, naar der maatte fremkomme Forslag om Anlæg af Landevejs-Jernbaner af større Udstrækning og Betydning, vil vise sig nødvendigt i forskellige Retninger at indrømme saadanne Anlæg Begunstigelser, til hvis Meddelelse Lovgivningsmagtens Mellekomst vil kræves, men det forekommer da Ministeriet, at det vil være rigtigere at behandle et saadant Anlæg som ethvert andet Jernbaneanlæg. . . .«.

rigsministeriet til Amtmanden over Odense Amt. Lov Nr. 59 af 14. April 1905 angaaende Meddelelse af Eneret paa Benyttelse af et Aktieselskabet »Maribo Sukkerfabrik« tilhørende Roespor som Jernbane gaar ud fra, at særegne Lovbestemmelser udover de for Jernbaner gældende ere overflødige, for at det nævnte Spor, der tildels maa betegnes som en Landevejsbane, skal kunne benyttes til offentlig Trafik. Loven er affattet paa ganske lignende Maade som andre Love vedrørende Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Drift af almindelige *Jernbaner*. I Modsætning hertil ere forskellige andre Baner af den her omhandlede Art i tidligere Tid behandlede som *Sporveje*, jfr. saaledes den »De danske Sukkerfabrikker« den 10. Januar 1894 meddelte Eneretsbevilling<sup>1)</sup>. I disse Tilfælde er Vægten altsaa særlig lagt paa, at Banerne for en væsentlig Del ligge i Veje (ere Sporveje). Af de omhandlede Bestemmelser tør da vistnok udledes den almindelige Grundsætning, at kombinerede Anlæg som de her omhandlede efter Omstændighederne kunne behandles som en Helhed, saaledes at de, forsaavidt de overvejende ere anbragte i Veje (Gader), medens de udenfor Vejene liggende Dele af Sporene ere ubetydelige, anses for underlagte Sporvejslovgivningen, hvorimod de i det modsatte Tilfælde kunne behandles som Jernbaner, jfr. den nedenfor Side 27 anførte Skrivelse af 28. April 1894 fra Ministeriet for offentlig Arbejder<sup>2)</sup>. I saadanne Tilfælde, hvor de forskelligt beliggende Dele af Sporene derimod have en vis relativ Selvstændighed, kommer saavel Jernbane- som Sporvejslovgivningen til Anvendelse paa Anlægene, jfr. Indenrigsministeriets foran Side 12 omhandlede Skrivelse af 8. Juni 1865, der betragter et til den sjællandske Jernbane hørende Havnespor i København som en Sporvej.

<sup>1)</sup> Lovtidende for 1894, Side 5—9.

<sup>2)</sup> »Derimod vil en Udvidelse af et Sporvejsnet, til hvis Drift der er meddelt Koncession med Eneret, kun kunne finde Sted i Henhold til et derom af Ministeriet udfærdiget Tillæg til vedkommende Koncession«.

I denne Forbindelse kan der endnu være Anledning til at omtale saadanne her til Lands kun delvis kendte Anlæg som de i fremmede Storstæder bestaaende forskellige *over- og underjordiske* Baner. Det maa være Fremtiden forbeholdt at afgøre, hvorvidt man vil finde særlige Lovbestemmelser for saadanne Anlæg fornødne. Uden saadanne vilde det eventuelt blive nødvendigt at afgøre, hvorvidt Anlægene henhøre under Jernbane- eller under Sporvejslovgivningen. Det første tør vistnok i al Almindelighed antages med Hensyn til underjordiske Baner. Et Eksempel paa en saadan udgør den ved Lov Nr. 54 af 29. Marts 1904 § 1 b hjemlede Banelinie fra Københavns Central-Personbanegaard under Vesterbrogade og Boulevarden til Østerbro Station, som ifølge den anførte Lov er underlagt ganske samme Bestemmelser som de øvrige i Loven omhandlede Statsbaneanlæg.

Med Hensyn til de overjordiske (paa Broer anlagte) Baner maa derimod vistnok rettest opstilles en Sondring. Forsaa vidt de udelukkende eller dog i alt væsentligt følge Gaderne, maa de betragtes som Sporveje og behandles i Overensstemmelse med Sporvejsloven af 10. April 1895, hvilket ogsaa stemmer med, at der bliver Tale om en lignende Disposition over de af vedkommende Kommune bestyrede Gader og Veje som ved almindelige Sporvejsanlæg. Naar derimod Broerne, ad hvilke Banerne ere anlagte, kun føres over (skære) eller paa kortere Strækninger følge Gadelinien<sup>1)</sup>, bør Anlægene behandles som Jernbaner.

De foran omhandlede Befordringsmidler (Jernbaner og Sporveje i videre Forstand) pleje efter Hensyn til deres Beskaffenhed eller Formaal m. v. at inddeles i forskellige Arter.

Adskillelsen mellem *Statsbaner* og *private Jernbaner* refererer sig til Ejendomsforholdet til Jernbanerne. Da en Fremstilling af de Statsbaner vedrørende Forhold ligger udenfor

<sup>1)</sup> Jfr. den nedenfor Side 27 omhandlede Skrivelse af 28. April 1894 fra Ministeriet for offentlige Arbejder.

Opgaven med nærværende Afhandling, der alene tilsigter at omhandle Bestemmelserne angaaende privates Adgang til Anlæg og Drift af Jernbaner og Sporveje, skal den iøvrigt i mange Henseender særdeles indgribende Betydning af den ommeldte Adskillelse ikke her nærmere belyses.

Efter Hensyn til Skinnernes Vægt og Underbygningens Art sondres mellem *lettere* og *sværere* Jernbaner, efter Sporvidden mellem *bredsporede*, *normalsporede* og *smalsporede* Baner. Disse Sondringer have udelukkende Interesse i teknisk Henseende.

Efter Banernes Betydning i Forhold til andre Jernbaner sondres mellem *Hovedbaner* og *Sekundærbaner* (*Sidebaner*, *Lokalbaner*). Sondringer af denne Art ere efter dansk Ret aldeles uden Betydning.

Endelig kan der indenfor Jernbanernes Klasse under Hensyn til den til Driften af Banerne anvendte Bevægkraft sondres mellem *Hestebaner* (*Trækbaner*), *Lokomotivbaner* (*Damplokomotivbaner*) og *elektriske Jernbaner*. Denne Sondring frembyder Interesse i retslig Henseende, dels fordi der i Lovgivningen er fastsat særlige Bestemmelser for Tilsyn med Damplokomotiver (Dampmaskiner) og for Anvendelse af elektriske Stærkstrømsanlæg (Lov Nr. 77 af 19. April 1907), dels som Følge af, at det kan omtvistet, om de angaaende Jernbaner (hvorved almindeligvis sigtes særlig til Lokomotivbaner) givne Lovbestemmelser i det hele finde Anvendelse paa *Hestebaner*<sup>1)</sup>.

Selvstændige Hestejernbaner bestemte til offentlig Trafik ere hidtil ikke anlagte her til Lands, og Spørgsmaalet om Anlæg af saadanne i Fremtiden kan vel næppe anses for mere end et Tankeeksperiment. Derimod har det navnlig i ældre Tid været almindeligt at anvende Hestekraft til Drift af Havnespor og Forbindelsesspor mellem saadanne og egentlige Jernbaner. Hestebaner af denne Art omtales da ogsaa i ældre Jernbane-

<sup>1)</sup> Jfr. W. ENDEMANN: Das Recht der Eisenbahnen, 1886, S. 1—2, v. STENGEL: Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, 1 Bind, S. 347,

V. ROLL: Enzyklopädie, 2den Udgave, IV Bind, 1913, S. 110.

love, saaledes i Lov af 10. Marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget § 2, g. Herved er naturligtvis ikke afgjort, at disse Baner i det hele i retslig Forstand ere ligestillede med Lokomotivbaner. Da Hestebanerne imidlertid — som det nærmere vil fremgaa af Udviklingen i Afsnit 3 — paa væsentlige Punkter i retslig Henseende ikke adskille sig fra Jernbaner, som drives ved mekanisk Bevægkraft, maa det dog sikkert fastholdes, at de for Jernbaner givne Lovbestemmelser ogsaa ere anvendelige paa Hestebaner, forsaavidt ikke særlige Forhold føre til at anse nogen af disse for uanvendelig. Saaledes synes Forholdet ogsaa almindeligvis at have været opfattet<sup>1)</sup>. I Overensstemmelse hermed er ogsaa Administrationens Praksis.

Hvad først angaar *Anlægget* af Hestebaner, ere disse i enhver Henseende behandlede som andre Jernbaner. Lov af 10. Marts 1861 § 5 giver Hjemmel for Ekspropriation af de til Anlæg af Baner af denne Art fornødne Grunde og Ejendomme, og med Hensyn til Besigtigelse m. v. ere saadanne Banelinier behandlede ganske som andre<sup>2)</sup>.

Ogsaa i Henseende til *Driften* af Hestebanerne er der med Hensyn til Takster, Befordringsreglementer, Bestemmelser til Overholdelse af Orden m. v. i det hele truffet en ganske lignende Ordning som for andre Jernbaner.

Det anførte udelukker naturligtvis ikke, at enkelte Lovbestemmelser vedrørende Jernbaner ikke finde Anvendelse paa Hestebanerne. At der saaledes ikke kan være Tale om Anvendelse af Bestemmelser, som netop vedrøre Brugen af Damplokomotiver o. l., er en Selvfølge. Mere tvivlsomt kan det stille sig med Hensyn til Spørgsmaal om Anvendelse af saadanne Bestemmelser, som i hvert Fald ikke udelukkende

<sup>1)</sup> Jfr. Viborg Stænder Tidende 1846 XVI: »I Betragtning af, at der jævnlig, især i Nærheden af *de Jernbaner, hvorpaa der benyttes Dampkraft*, findes mindre Side-Baner, hvorpaa anvendes Hestekraft . . . .«.

<sup>2)</sup> Jfr. Skrivelser af 15. Decbr. 1860 og af 30. Juni 1863 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland samt Skrivelse af 25. Juni 1864 fra nævnte Ministerium til den kgl. Kommissarius ved den fynske Jernbane (utrykte).

bero paa Omstændigheder, der vedrøre Trækkekraftens Art. Et herhen hørende Spørgsmaal, nemlig hvorvidt Bestemmelsen i § 6 i Forordningen af 5. Maj 1847 angaaende Straf for Beskadigelser af Jernbaner m. m. var anvendelig med Hensyn til Færdsel paa de til Jernbanerne hørende Havnespor, forsaavidt der paa disse kun anvendes Heste som Trækkekraft, er ved en af Middelfart Købstads Politiret den 21. Juni 1870 afsagt Dom besvaret benægtende<sup>1)</sup>, jfr. iøvrigt Forordningens § 11.

Hvad angaar *Sporveje* har kun en Sondring efter Hensyn til Driftsmaaden (*Hestesporveje, Dampsporveje, elektriske Sporveje*) Interesse. Praktisk Betydning i retslig Henseende har denne Sondring — bortset fra de specielle Bestemmelser om Anvendelse af Dampmaskiner samt Bestemmelserne i Lov Nr. 77 af 19. April 1907 om elektriske Stærkstrømsanlæg — dog kun med Hensyn til Bestemmelserne om Statens Tilsyn med Sporvejene, jfr. herom nærmere nedenfor Afsnit 9.

---

<sup>1)</sup> Spørgsmaalet om Appel af den nævnte Dom bortfaldt som Folge af, at Tiltalte efter Afsigelsen af Dommen var forsvunden.