

2. OMRAADET FOR JERNBANE- OG SPORVEJSLOV-
GIVNINGEN, HERUNDER NAVNLIG SPØRGSMAALET,
I HVILKE TILFÆLDE DET OFFENTLIGES TILLA-
DELSE TIL VIRKSOMHEDEN ER FORNØDEN, SAMT
FREMSTILLING AF DEN OM PRIVATE TRANSPORT-
SPOR (INDUSTRISPOR) GÆLDENDE RET.

Medens de i forrige Afsnit omhandlede Adskillelser indenfor Jernbanernes og Sporvejenes Kredse i Henseende til de Jernbaner og Sporveje særligt vedrørende Retsregler kun har ringe Betydning, maa langt større Vægt tillægges en ganske anden Sondring indenfor de ommeldte Befordringsmidler, nemlig Sondringen mellem paa den ene Side Jernbaner og Sporveje, *der skulle tjene som almindeligt Befordringsmiddel (til offentlig Trafik)*, og paa den anden Side saadanne Spor, som alene skulle anvendes af en enkelt Privatmand (en snæver Kreds af private) eller benyttes ved dennes (disses) rent private Virksomheder (industrielle Anlæg o. l.). De sidst anførte Spor benævnes almindeligt Industribaner¹⁾ som Følge af, at de i særlig Grad finde Anvendelse ved industrielle Virksomheder, men Betegnelsen er ikke tilstrækkelig omfattende, idet ogsaa andre private Sporbaner underligge samme Regler som de egentlige Industribaner. Som en mere omfattende og derfor mere træffende Benævnelse kunde anvendes Betegnelsen: *private Transportspor*.

¹⁾ ENDEMANN: Das Recht der Eisenbahnen, 1886, S. 768.

Angaaende Betydningen af den nævnte Sondring bemærkes:

Det følger af Forholdets Natur, at den private, hvor Hjemmel i modsat Retning ikke lader sig paavise i den positive Lovgivning, maa være beføjet til for egne Midler og paa egen Grund eller paa anden Mands Grund med Ejerens Samtykke at anlægge et Transportspor og benytte dette til Befordring saavel af Personer som af Gods. Paa den anden Side maa det antages, at der selv uden positive Lovbestemmelser i saa Henseende fra Statens Side kan fastsættes visse Grænser for den private Ret til at indrette Sporet og Brugen af dette, som det behager ham, f. Eks. under Hensyn til, at der ikke ved Anlæg og Brug gribes ind i Forhold, som berøre Landets Forsvarsvæsen. Den almindelige Retsordning medfører endvidere, at den private i ethvert Tilfælde, hvor han anlægger eller benytter en Sporbane, maa være undergivet Politiets Kontrol med, at der ikke herved foregaar noget overfor Almenheden uforsvarligt eller farligt. Endelig kan der i den almindelige Lovgivning findes Bestemmelser, ifølge hvilke Brugen af Sporet bliver undergivet et vist særligt Statstilsyn. Dette gælder saaledes efter dansk Ret med Hensyn til ethvert Spor, som benyttes til Drift med Damplokomotiver eller ved Elektricitet, jfr. Lov Nr. 23 af 24. Marts 1875 med senere Ændringer samt Lov-Nr. 77 af 19. April 1907. Hvad særlig angaar private Spor i offentlige Veje eller Gader, vil saadannes Anbringelse og Brug naturligvis ikke kunne finde Sted uden Samtykke fra vedkommende Vej- (Gade-) autoriteter, men heri adskiller Tilfældet sig iøvrigt ikke fra saadanne, i hvilke den private ønsker at etablere Virksomheden paa en anden Privatmands Grund.

I alle de anførte Henseender bliver Forholdet ens, hvad enten Sporet, hvorom der er Tale, anvendes til en mere begrænset eller til almindelig (offentlig) Trafik. I begge Tilfælde vil den almindelige Lovgivnings Bestemmelser og de almindelige Retsregler i hvert Fald i Hovedsagen i lige Grad være anvendelige, og den foran angivne Sondring er derfor fra et

almindeligt Lovgiversynspunkt uden Interesse. I Fremstillingen af Jernbane- og Sporvejsretten viser sig derimod Betydningen af at opstille en Sondring mellem paa den ene Side Jernbaner og Sporveje, som ere bestemte til offentlig Trafik, og paa den anden Side saadanne Spor, som alene skulle tjene en rent privat Virksomhed, thi Forholdet er netop det, at der først, naar den private stiller vedkommende Befordringsmiddel (Jernbane- eller Sporvejsspor) til Disposition for *almindelig (offentlig) Trafik*, bliver Anvendelse for den særlige Lovgivnings Bestemmelser vedrørende Jernbaner eller Sporveje, idet disse Bestemmelser alle udelukkende have offentlige Samfærdselsmidler for Øje.¹⁾

Det lader sig let paavise, at *den danske Lovgivnings Bestemmelser* om Anlæg og Drift af Jernbaner og Sporveje alene have Hensyn til *offentlige* Samfærdselsmidler. At de foran i Indledningen omhandlede i 1835 og 1844 nedsatte Jernbanekommissioner alene havde til Opgave at træffe Bestemmelse om Jernbaneanlæg, der skulde tjene den offentlige Samfærdsel, fremgaar klart af Udtrykkene saavel i Forestillingerne om Nedsættelse af Kommissionerne som i disses Betænkninger. I saa Henseende kan bl. a. fremhæves, at Overvejelserne skulde gaa ud paa at lette Kommunikationen i vedkommende Egne, og at der skulde tages særligt Hensyn til, hvilke Anlæg der ansaas bedst stemmende med Handelsstandens Interesser. Adskillige Omstændigheder vise dernæst, at de siden da givne Love vedrørende Anlæg og Drift af *Jernbaner* alle (ogsaa forsaavidt angaar Privatbaner) sigte til offentlige Samfærdselsmidler. Det kan saaledes anføres, at naar Ekspropriationsbestemmelserne i Frdg. af 5. Marts 1845 forkynde sig at være anvendelige paa *alle* Jernbane-Anlæg (§ 1), da henregner Forordningen selv i

¹⁾ J. H. BESCHORNER: Das deutsche Eisenbahnrecht, 1858, S. 1, MAX HAUSHOFER: Grundzüge des Eisenbahnwesens, 1875, S. 46, W. ENDEMANN: Das Recht der Eisenbahnen 1886, S. 768 f. f., V. ROLL: Enzyklopädie, 2den Udgave, IV Bind, 1913, S. 110, og 1ste Udgave, Bind VII, 1895, S. 3137, v. STENGEL: Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Bind I, S. 348 og Bind II, S. 576, K. HILSE: Handbuch der Strassenbahnkunde, 1892, Bind I, S. 1.

§ 1 Anlægene til »for det almindelige Bedste nødvendige Foranstaltninger« (jfr. ogsaa Grundlovens § 82). Ogsaa de forskellige særlige Begunstigelser — foruden Ekspropriationsretten — saasom Toldfrihed af Materialier til Anlægene, Stempelbegunstigelser m. v., som ved de fleste Love angaaende private Jernbaneanlæg ere tilstaaede vedkommende Bevillingshaver, vise, at der ikke kan være Tale om Foretagender, som alene skulle tjene enkelte Privatmænd. Den Omstændighed, at Jernbanelovene almindeligvis give Bestemmelser for Meddelelse af *Eneretsbevilling* til Anlæg og Drift af Jernbaner, er endvidere af afgørende Betydning. Det synes lidet tænkeligt, at Lovgivningen skulde aabne Adgang til Meddelelse af Eneretsbevillinger til saadan Virksomhed, hvor det ikke drejede sig om et offentligt Samfærdselsmiddel, men kun om Sporanlæg, som skulde kunne tjene til Benyttelse for en enkelt Privatmand.

Hvad angaar *Sporveje* indeholder Lovgivningen alene Bestemmelser vedrørende Meddelelse af *Eneretsbevilling* til Anlæg og Drift af saadanne *i offentlige Gader og Veje*; men en Eneretsbevilling af denne Art, given alene til Bedste for en enkelt Privatmand, vilde indenfor de ved Bevillingen dragne Grænser ophæve Gadens eller Vejens Karakter af offentlig og gøre den til et Led i den private Bedrift, ligesom den private i Gaden eller Vejen nedlagte Spor kunde umuliggøre Anbringelse af en for den offentlige Samfærdsel bestemt Sporvej i samme Gade eller Vej. Dette viser, at de paagældende Love alene kunne tilsigte at give Hjemmel for Meddelelse af Eneretsbevillinger til Anlæg og Drift af saadanne Sporveje, som skulle tjene den almindelige Samfærdsel. Sporvejsloven af 23. Januar 1862 gav vel i § 2 en Bestemmelse angaaende Meddelelse af Tilladelse til Benyttelse af Landevejslokomotiver, der kunde synes anvendelig ogsaa paa rent private Befordringsmidler. Det er dog vistnok rigtigst at fastholde, at ogsaa denne Bestemmelse alene sigter til Etablering af almindelige (offentlige) Samfærdselsmidler ad bestemte Ruter. At Bestemmelsen af Indenrigsministeriet ogsaa har været opfattet saaledes, fremgaar af §§ 5 og 6 i Ministeriets Bekendtgørelse af 10. April

1872 om nogle Forandringer i og Tillæg til Instruksen af 21. August 1862 for Lokomotivers Benyttelse paa Veje og Gader i Henhold til Lov af 23. Januar 1862¹⁾. Hvis Forholdet ikke var saaledes, synes Sager vedrørende de herhen hørende Forhold ogsaa snarere at burde have været henlagte under Justitsministeriet²⁾. At i hvert Fald de ved Loven af 23. Januar 1862 givne Bestemmelser om Meddelelse af *Eneretsbevillinger* til Anlæg af Sporveje og Benyttelse af Godslokomotiver alene sigte til offentlige Samfærdselsmidler, synes at fremgaa af de i Rigsdagen forud for Lovens Vedtagelse gaaende Forhandlinger angaaende Forslaget til samme³⁾. Det kan endvidere anføres, at Anledningen til Forelæggelsen af Forslagene baade til Loven af 1862 og Loven af 10. April 1895 var foreliggende Andragender, sigtende til Etablering af offentlig Sporvejstrafik.

Hvad angaar *Praksis* ses der med Hensyn til *Jernbaner* ikke at have foreligget noget Tilfælde, som er i Uoverensstemmelse med det foran angivne Princip. Derimod har Administrationen i tidligere Tid ikke med Hensyn til *Sporveje* overholdt, hvad der som anført maa antages at have været Lovgiverens Hensigt, at Eneretsbevillinger ikke bør gives til Etablering af saadanne Befordringsmidler, som alene skulle tjene til Nytte for en enkelt Privatmand og ikke som almindeligt Samfærdselsmiddel. I saa Henseende kan henvises til

¹⁾ Jfr. Udtrykkene: »efter en af Indenrigsministeriet approberet Køreplan. Denne bliver at bringe til almindelig Kundskab i de Kommuner, gennem hvilke Lokomotiverne skulle passere« og: »Lokomotiverne maa, for at optage eller afsætte Passagerer, kun holde paa bestemte Punkter«.

²⁾ Til Sammenligning kan anføres, at almindelige Spørgsmaal angaaende Benyttelse af Automobiler i Henhold til Lov Nr. 125 af 29. April 1913 henhøre under Justitsministeriet, medens Spørgsmaal om Etablering af offentlige Automobilruter, forsaavidt der i det hele til Etableringen udkræves ministeriel Tilladelse, henhøre under Indenrigsministeriet (Post- og Befordringsvæsenet).

³⁾ Landstings Tidende for 1861, Sp. 80, Indenrigsministeren: »det maa være indlysende, at Sporveje ikke ere andet end det sidste Trin af et godt Landvejssystem«; Sp. 564 omtaler Ministeren, hvilken betydelig Rolle Sporveje visse Steder i Udlandet spille for den almindelige Samfærdsel, idet han opgør, hvor mange Passagerer der have benyttet Sporvejene, og Sp. 567 taler han om at »indføre en Indretning, der vil være til Behagelighed og Lettelse for Publikum«.

Eneretsbevilling af 24. Marts 1894 for Hofjægermester O. BRUN til Sæddingegaard til Anlæg og Drift af en Sporvej til Roetransport fra Sæddingegaard til et Punkt ved Jernbanen fra Maribo til Rødby¹⁾. Derimod kan det hævdes, at f. Eks. »De danske Sukkerfabrikkers« Eneretsbevilling af 10. Januar 1894²⁾ har en, noget anden Karakter, idet her — om end indenfor et begrænset Felt — kunde siges at være Tale om et offentligt Samfærdselsmiddel (et Middel til Transport af Roer fra samtlige Roedyrkere paa Egnen). I nyere Tid har Ministeriets Stilling ligeoverfor Spørgsmaal om Etablering af Spor som de foran omhandlede dog været en anden. Det kan saaledes fremhæves, at Ministeriet endog har næret Betænkelighed ved uden Eneret at tillade Etablering af Spor af sidstnævnte Art i Veje, blandt andet paa Grund af Sporenes ikke helt offentlige Karakter, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 16. Juli 1897³⁾ til Amtmanden over Vejle Amt og Skrivelse af 1. Oktober 1906⁴⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Maribo Amt, hvorved gives en enkelt Privatmand Tilladelse til en *rent midlertidig* Etablering af en Roesporvej paa offentlige Biveje i Maribo Amt. Ved en Række nyere ministerielle Skrivelser er det fastslaaet, at den særlige Jernbane- og Sporvejslovgivning ikke kommer til Anvendelse paa rent private Spor, som ikke ere nedlagte i offentlige Veje eller Gader, eller som kun skære saadanne eller paa ganske ubetydelige Strækninger følge dem. I Tilfælde af sidst anførte Art forbeholder Ministeriet sig kun *som øverste Vejautoritet* at

¹⁾ Lovtidende for 1894, S. 96—100.

²⁾ Lovtidende for 1894, S. 5—9.

³⁾ Heri udtaltes i Anledning af et fra et Udvalg til Oprettelse af en Roesukkerfabrik ved Kolding fremkommet Andragende om Tilladelse til at anlægge og i 3 Maaneder om Aaret at drive en Sporvej paa to nærmere angivne Landeveje, at Ministeriet bl. a. under Henviisning til, at den omhandlede Foranstaltning kun tænktes iværksat til Fordel for en enkelt privat Fabrik, i hvilken kun de sukkerroedyrkende Landboere vare interesserede, skulde ønske taget under Overvejelse, om Forholdet ikke kunde ordnes saaledes, at Banen (Sporvejen) dreves hele Aaret og tillige anvendtes til almindelig Person- og Godsbefordring (utrykt).

⁴⁾ Utrykt.

fastsætte Bestemmelser til Sikring af den almindelige Vej-færdsel paa de Steder, hvor Vejene berøres af vedkommende Anlæg. I sin Almindelighed er denne Regel fastslaaet ved den som **Bilag 1** nedenfor aftrykte Skrivelse af 28. April 1894¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Maribo Amt. I Konsekvens af det af Ministeriet ved de nysnævnte Skrivelser indtagne Standpunkt har samme, da der fra Aktieselskabet »De danske Sukkerfabrikker« fore-laa Andragende om Forlængelse af den foran anførte Kon-cession af 10. Januar 1894, i Skrivelse af 10. April 1911²⁾ til Amtmanden over Maribo Amt bl. a. udtalt, at man ikke skønnede, at der var Grund til at gøre noget af de paagæl-dende Spor til Genstand for en Eneretsbevilling. Ministeriet udtalte derimod samtidig, at der ikke fra sammes Side vidstes noget at erindre imod, at Driften af de i den ældre Koncession omhandlede Roespor fortsattes paa Vilkaar, som vare godkendte af vedkommende Kommunalbestyrelse (Amts-raadet). Naar et rent privat Spor slet ikke berører offentlige Veje, anses det — som det fremgaar af det anførte — for at være saavel Jernbane- som Vejautoriteterne uvedkommende, jfr. ogsaa Skrivelse af 21. August 1895³⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Indenrigsministeriet, hvorefter førstnævnte Ministerium ikke ønskede at stille Betingelser af nogen Art vedrørende en Mergelsporbane i Mosbjerg og Tversted Sogne³⁾.

¹⁾ »at forsaavidt et Andragende kun gaar ud paa at erhverve Tilladelse til at føre et privat Spor over eller paa en kortere Strækning i en offentlig Vej, uden at der til Tilladelsen ønskes knyttet Eneret til Sporvejens Drift med særlig dertil indrettede Vogne, vil det være unødvendigt at søge nogen egentlig Koncession udfærdiget gennem Ministeriet, der dog i hvert enkelt Tilfælde maa ønske sig forelagt til Approbation de af Vejbestyrelsen fastsatte Betingelser for Anlægget. 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«.

²⁾ Utrykt.

³⁾ Dette Spor overskar iøvrigt Sogneveje, men Ministeriet fordrede sig ikke forelagt Vejbestyrelsens Betingelser for Togenes Fremførelse ad Sporet over Vejene og gik herved videre i Retning af at overlade Forholdet til de privates Selvbestemmelse og til Kommunen end ellers almindeligt, sammenl'gn navnlig den foran anførte Resolution af 28. April 1894.

Naar det ud fra de foran omhandlede ministerielle Resolutioner skal besvares, *hvilke Regler der ifølge Praksis anses for gældende for Etablering og Benyttelse af private Transportspor*, kan Resultatet kortelig sammenfattes i følgende:

1. Medens der — som det vil fremgaa af Udviklingen nedenfor i Afsnit 3 — til Etablering og Drift af Jernbaner og Sporveje, bestemte til offentlig Trafik, altid kræves Tilladelse fra det offentliges Side, er saadan *Tilladelse ufnøden* til Anlæg og Benyttelse af et Spor til udelukkende privat Brug i alle Tilfælde, hvor Sporet i sin Helhed er anbragt udenfor offentlige Veje (Gader).

2. Forsaavidt et saadant Spor ønskes ført *tværs over eller paa ganske korte Strækninger anbragt i offentlige Veje* (i disses Længderetning), *forbeholder Ministeriet for offentlige Arbejder sig* (som øverste Vejautoritet) efter Forslag fra vedkommende Vejbestyrelse *at fastsætte Betingelserne* for Anlæg og Benyttelse af Sporet, forsaavidt angaar Passagen over (i) Vejene¹).

3. *Anbringelse af private Spor i længere Strækninger af offentlige Veje anses for utilstedeligt*, medmindre Sporene skulle have en mere almindelig Anvendelse (bruges til offentlig Færdsel), i hvilket Tilfælde der kræves særlig Koncession i Henhold til Sporvejsloven (se næste Afsnit); dog haves der Eksempel paa, at Tilladelse er meddelt til Anbringelse af et rent privat Spor i en længere Strækning af en offentlig Vej, men Tilladelsen blev da kun meddelt rent midlertidigt. Med

¹) De Betingelser, som fastsættes i saadanne Tilfælde, ere ret ensartede. Med Hensyn til Sporets Anlæg i Vejene foreskrives i Almindelighed noget lignende Betingelser som for Sporveje til offentlig Brug, saasom *at Sporejeren ved Sporets Nedlæggelse paa egen Bekostning skal istandsætte Vejen, at han skal vedligeholde Vejen indenfor og i nogen Afstand udenfor Sporet, samt at Vejbestyrelsen, hvis Vedligeholdelse af Spor og Vej forsømmes, kan standse Driften eller eventuelt udføre de fornødne Arbejder for Sporejeren Regning*; hvor Sporet skærer en Vej, kræves efter Omstændighederne anbragt Tvangsskinner. For Sporets Benyttelse udfærdiges hyppig et særligt Reglement, jfr. det som **Bilag 2** nedenfor aftrykte, af Maribo Amtsraad udfærdigede Reglement for Kørsel paa Roebaner. Om Lokomotivers Indretning, forsaavidt Dampdrift ønskes anvendt, henvises til, hvad der er anført nedenfor Side 32—33.

Hensyn til Tilladelser af denne Art skal her ogsaa fremhæves, at en varigere Tilladelse saavel af principielle som af rent praktiske Grunde maatte anses for utilraadelig, og med Hensyn til de i ældre Tid meddelte Eneretsbevillinger til Anlæg og Benyttelse af saadanne private Spor skal Opmærksomheden henledes paa, at selv en Bestemmelse som den, der indeholdes i § 16 i den foran Side 26 omhandlede Eneretsbevilling af 24. Marts 1894, nemlig at vedkommende Vejbestyrelse med Ministerens Samtykke til enhver Tid kan ekspropriere Anlægene mod fuld Erstatning, ikke kan anses for betryggende, da det ikke forud vil kunne beregnes, hvilken Erstatning Vejevæsenet i saadant Fald vil være tvungen til at udrede, naar en Omordning af Forholdene anbefaler sig.

Hvad angaar *Driften* af rent private Spor findes ingen almindelige Bestemmelser fastsatte ved Lov eller af Administrationen, og Sporejeren er derfor med de Begrænsninger, som følge af det foran udviklede, i enhver Henseende frit stillet.

Medens Jernbane- og Sporvejslovene som anført alene angaa offentlige Samfærdselsmidler, ere deres Bestemmelser uden Tvivl anvendelige, hvad enten vedkommende Jernbaner eller Sporveje ere beregnede paa Befordring af saavel Personer som Gods eller alene paa Personbefordring eller endelig alene paa Godsbefordring.

For *Sporvejenes* Vedkommende aabner Sporvejslovene ingen Mulighed for en indskrænkende Fortolkning i Henseende til Driftsarten.

At dernæst *Jernbanelovene* ubetinget maa finde Anvendelse paa Spor, der ere beregnede paa offentlig *Persontrafik*, synes indlysende; det vil i saa Henseende være tilstrækkeligt at henviser til Sikkerhedshensynet, der har været saa overvejende ved Fastsættelsen af den særlige Lovgivning paa dette Omraade. At dette Hensyn ikke vil tilfredsstilles ved Anvendelsen af de almindelige Lovregler om Politiets Myndighed til at træffe

Sikringsforanstaltninger, følger af, at Sikkerheden ved Benyttelsen af Jernbaner nødvendigvis maa overvaages af specielt jernbanekyndige Tilsynsførende.

Om end det omhandlede Hensyn spiller en mindre Rolle, hvor der alene er Tale om *Godsbefordring*, maa det dog fastholdes, at en offentlig Trafik af denne Art ligeledes omfattes af den særlige Lovgivning paa dette Omraade. Dette er en Følge af de mange forskelligartede Hensyn (af kommerciel, statsøkonomisk og politisk Art m. v.), som have ledet til at henlægge Forhold af denne Beskaffenhed til Regulering af Statsmagten, bl. a. for at opnaa en hensigtsmæssig Ordning af den almindelige Samfærdsel. I Overensstemmelse hermed blev der under 11. September 1868 i Henhold til Lov af 17. Marts 1856 meddelt Koncession¹⁾ til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Faxe Kalkbrud til Faxe Strand, dog foreløbig *kun til Transport af Varer og Gods*. I denne Sammenhæng kan ogsaa nævnes en Skrivelse af 11. Oktober 1905¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Bestyrelsen for Aktieselskabet »De danske Sukkerfabrikker« angaaende Benyttelsen af nogle Selskabet tilhørende Roespor, som ved flere Lejligheder vederlagsfrit havde været benyttede til almindelig Transport af Personer, Gods og Kreaturer²⁾.

Det er endvidere uden Betydning i denne Sammenhæng, hvorvidt den offentlige Trafik finder Sted mod eller uden Betaling, og i første Fald under hvilken Form denne erlægges; de Grunde, som have ført til Fastsættelse af de særlige Sporvejs- og Jernbanelove, berøres ikke af dette Spørgsmaal; ogsaa dette er fastslaaet ved nysnævnte ministerielle Skrivelse af

¹⁾ Utrykt.

²⁾ I nævnte Skrivelse udtales, »at medens Ministeriet . . . intet finder at erindre imod, at de ommeldte Spor benyttes til Transport af andet end Roer o. l. til og fra Aktieselskabets Fabrikker samt Sten for Vevæsenet, vil man ikke kunne samtykke i, at Sporene uden den Kontrol fra Statens Side, som ellers føres med Driften af Jernbaner, finde Anvendelse til den ovenangivne lejlighedsvis etablerede almindelige Jernbanetrafik«.

11. Oktober 1905, idet det under vedkommende Sag netop var fremhævet, at det ikke drejede sig om Etablering af offentlig Trafik mod Erlæggelse af Vederlag.

Hvad der i denne Sammenhæng skal anses som offentlig Trafik, maa naturligvis tildels bero paa et Skøn i det enkelte Tilfælde. Under den nys omtalte Sag var der Tale om Benyttelse af et Spor (Roespor) til almindelig Befordring dels for Maribo Sukkerfabrik (Sporejeren), dels for vedkommende Producenter af Sukkerroer. Da disse sidste i Virkeligheden maatte antages at være i hvert Fald den væsentligste Del af Befolkningen i vedkommende Egn, syntes det ikke at kunne drages i Tvivl, at der her var Tale om Etablering af offentlig Trafik. I et senere Tilfælde har Ministeriet draget Grænserne for Begrebet »privat Trafik« noget videre, idet det var oplyst, at Maribo Sukkerfabrik i et Tilfælde med Hensyn til et samme tilhørende privat Transportspor havde kontraktmæssigt forpligtet sig til, foruden at transportere Roer fra sine Leverandører samt Sten for Vejvæsenet,

- 1) overfor en Privatmand *i det hele* at stille Sporet til dennes Disposition,
- 2) overfor en anden privat ved eventuelt Byggeri at transportere Byggematerialier for ham, og
- 3) overfor en tredie at transportere »andre Produkter saasom Sten, Mursten, Træ o. s. v.«.

Med Hensyn hertil udtalte Ministeriet i Skrivelse af 18. Februar 1907¹⁾ til Amtmanden over Maribo Amt: »at Ministeriet efter Omstændighederne ikke skal modsætte sig, at Selskabet besørger de Transporter, hvortil det efter det saaledes oplyste er kontraktmæssig forpligtet«.

¹⁾ Utrykt.

Uagtet private Spor, der ikke benyttes til offentlig Trafik, ikke i det hele ere underlagte Sporvejs- eller Jernbanelovgivningen, kan der naturligvis meget vel opstaa Spørgsmaal om, hvorvidt visse enkelte for Sporveje eller Jernbaner givne Lovbestemmelser maatte finde Anvendelse (analogt) paa de private Spor. Besvarelsen af saaledes opstaaende Spørgsmaal maa bero paa, hvorvidt Forholdene i det givne Tilfælde ere analoge med Forholdene ved Sporveje eller Jernbaner. At saaledes f. Eks. Bestemmelserne i Plakat af 5. Maj 1847 angaaende Anbringelse af Straa- eller Rørtag, Korn- eller Høstakke m. v. i Nærheden af Jernbaner m. v. efter Omstændighederne maatte kunne komme til Anvendelse paa Spor, der alene benyttes i en Enkeltmands private Bedrift, forsaavidt der paa Sporene benyttes Damplokomotiver, skulde ikke synes unaturligt. Af Forarbejderne til Plakaten synes ogsaa indirekte at kunne sluttes, at man har tænkt sig denne anvendelig i det anførte Tilfælde¹⁾. Mere tvivlsomt kunde det maaske stille sig, om de omhandlede Bestemmelser endvidere kunde anvendes paa Dampsporveje; men det maa dog erkendes, at de samme Grunde, som gøre det ønskeligt, at Høstakke, Straatage m. v. ikke findes i Nærheden af Jernbaner, tale for, at saadanne heller ikke bør findes ved Dampsporveje.

Med Hensyn til *Administrationens Stilling* til det ommeldte Spørgsmaal skal oplyses, at der i sin Tid har foreligget en Forespørgsel fra et Brandforsikringsselskab til Justitsministeriet om, hvorvidt den i § 2 i Plakaten af 1847 givne Bestemmelse om straatakkede Bygningers Afstand fra Banespor var anvendelig paa tvende af Damplokomotiver befarede Roespor paa Lolland. Denne Sag forelagdes af Justitsministeriet Ministeriet for offentlige Arbejder, som i en Skrivelse af 22. November 1906²⁾ bl. a. udtalte, at Bestemmelsen i Plakaten af 1847 ikke skønnedes at kunne bringes direkte til Anvendelse med Hensyn til saadanne Spor. Denne Besvarelse gav Anledning til,

¹⁾ Jfr. Viborg St. Tidende 1846 XVI og Collegial Tidende 1847, S. 368.

²⁾ Utrykt.

at Spørgsmaalet om betryggende Foranstaltninger til Undgaaelse af Brandfare ved Lokomotivdrift paa private Transportspor af nævnte Art blev taget op til Drøftelse med det Resultat, at Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 23. Januar 1908¹⁾ til Amtmanden over Maribo Amt udtalte, at der fremtidig vilde blive krævet optaget i Vilkaar for Tilladelse til, at private Transportspor passerede over offentlige Veje, en Bestemmelse om, at Lokomotiver, som anvendes til Drift af saadanne Spor, skulde være forsynede med betryggende Gnistfanger.

Senere har Spørgsmaalet om, hvorvidt der ved Anlæg af et til Drift med Damplokomotiver bestemt Roespor var begaaet Overtrædelse af Bestemmelserne i Lov om Brandpolitiet paa Landet af 2. Marts 1861. (Justitsministeriets Bekendtgørelse af 1. August 1912 § 8), jfr. Plakat af 5. Maj 1847 om Jernbaner og straataekte Bygningers Afstand fra disse, været forelagt Ministeriet for offentlige Arbejder af Justitsministeriet, og førstnævnte Ministerium har da i Skrivelse af 19. Januar 1914¹⁾ paany udtalt sig paa lignende Maade som i fornævnte Skrivelse af 22. November 1906, hvorefter Justitsministeriet i en Skrivelse af 6. Februar 1914²⁾ til Amtmanden over Holbæk Amt har udtalt: »at de fornævnte Bestemmelser ikke ses at være anvendelige paa Baner som de her foreliggende, der ikke ere at betragte som Jernbaner og ej heller anvendes til offentlig Trafik«.

At paa den anden Side saadanne Lovbestemmelser som de om Ekspropriation af Grunde til Jernbaneanlæg gældende udelukkende finde Anvendelse paa egentlige Jernbaner — og ikke kunne anvendes hverken paa rent private Spor eller paa Sporveje —, maa anses for aldeles utvivlsomt, jfr. ogsaa Skrivelse af 8. Juni 1865¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane, hvori udtales, at de ommeldte Lovbestemmelser ikke finde Anvendelse paa de i Forbindelse med Jernbaner staaende Havnesporveje. Det skal dog bemærkes, at Ekspropriationsret er indrømmet til Anlæg af

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Ministerialtidende A., 1914, S. 102.

et rent privat Spor ved Lov Nr. 109 af 18. April 1910 om Grundafstaaelse til Anlæg af en Mergelbane fra Rindom Mergel-
leje til Ringkøbing Statsbanestation, jfr. nu den almindelige
Lov Nr. 126 af 29. April 1913 om Grundafstaaelse til Anlæg
af Mergelspor m. m. Retten er her formentlig indrømmet af
Hensyn til Almenhedens Interesse i, at der tilføres Hedeegne
Mergel.

At Sporvejs- og Jernbanelovgivningens Bestemmelser maa
finde Anvendelse saavel, hvor et *allerede eksisterende* rent privat
Spor agtes benyttet til offentlig Trafik, som hvor et Spor
anlægges med det Formaal straks efter Fuldførelsen af Anlægget
at etablere offentlig Trafik ad Sporet, følger af, at en Omgaaelse
af de særlige Lovregler for dette Omraade ellers ikke vilde
kunne afværges. I det i den foran Side 30 anførte ministerielle
Skrivelse af 11. Oktober 1905 omhandlede Tilfælde drejede det
sig netop om Etablering af offentlig Trafik paa et hidtil som
rent privat benyttet Spor.

En enkelt Art private Spor, nemlig *private Sidespor* til
offentlige Jernbaner eller Sporveje, er underlagt særlige Regler
som Følge af Sporenes Forbindelse med det offentlige Befor-
dringsmiddel. De herhen hørende Forhold pleje — forsaavidt
Talen er om Sidespor til *Jernbaner* — at ordnes ved en af
vedkommende Ministerium (Ministeriet for offentlige Ar-
bejder) approberet Overenskomst mellem den paagældende
Jernbane og den private Sidesporejer¹⁾. Med Hensyn til Side-
spor til *Sporveje* ses Forhold af denne Art ikke at have fore-
ligget i Praksis her i Landet.

¹⁾ ENDEMANN: Das Recht der Eisenbahnen, 1886, S. 771—73.