

3. MEDDELELSE AF TILLADELSE TIL ANLÆG OG DRIFT AF JERNBANER OG SPORVEJE.

Hvem meddeler Tilladelsen?

Det er en aldeles overvejende almindelig Regel i Lovgivningerne, at der til Anlæg og Drift saavel af Jernbaner som af Sporveje, bestemte til offentlig Trafik, kræves Tilladelse fra det offentliges Side, men Vilkaarene for privates Adgang til Udøvelse af saadanne Virksomheder ere ikke ens i alle Stater.

Hvad angaar *Jernbaner*, er Forholdet det, at ganske enkelte Stater (nogle af de nordamerikanske Fristater) stille sig saaledes, at der ikke kræves nogen Tilladelse fra Staten, for at private kunne anlægge og drive Jernbaner. *Den almindelige Regel* er derimod, at der til saadan Virksomhed i hvert enkelt Tilfælde kræves en særlig Tilladelse fra Statsmagtens Side. I nogle Stater (f. Eks. Preussen, Østrig, Schweiz og Nederlandene) gives denne Tilladelse umiddelbart af den udøvende Magt; i andre kræves tillige Lovgivningsmagtens Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde (saaledes f. Eks. i Storbritannien)¹⁾.

De Grunde, som have medført, at det er blevet en næsten i alle Stater gældende Retsregel, at der til Anlæg og Drift af Jernbaner for privates Regning kræves Tilladelse fra Statsmagtens Side, og som tillige gøre det ganske naturligt at kræve speciel Lovhjemmel til saadanne Foranstaltninger, ere mangfoldige og forskelligartede.

¹⁾ V. RØLL: Enzyklopädie, 2den Udgave, IV Bind, 1913, S. 66—67.

I saa Henseende maa i første Række peges paa det foran i Afsnit 1, Side 9 omhandlede almindelige Særkende for Jernbaner, *at der ved disse skabes en ny almindelig Færdselsvej*, som aabner Betingelser for en udvidet Produktions- og Omsetningsvirksomhed, og hvoraf vil kunne resultere en fuldstændig Omvæltning af bestaaende Forhold. Dette medfører, at der ved Bestemmelsen af, hvor Jernbaner bør anlægges og med hvilke Retningslinier, maa tages Hensyn til, at saadanne Omvæltninger ikke blive for omfattende, og specielt at enkelte Byer og Egne ikke uforholdsmæssigt begunstiges paa andres Bekostning (*at de nye Jernbaner ikke maa blive »Rovbaner»*). Spørgsmaal om Anlæg og Drift af Jernbaner maa af de anførte Grunde i det Hele behandles ud fra alsidige kommercielle og statsøkonomiske Hensyn. *Jernbaner ere en nyere Tids Landeveje*, og Anlæg og Vedligeholdelse af Landeveje er at anse for en Samfundsopgave.

Ved Siden af det anførte skal fremhæves *den udprægede Farlighed*, som er forbunden med mindre vel ledet Jernbanebygning og Jernbanedrift, og som nødvendiggør, at Staten af Hensyn til *den offentlige Sikkerhed* saavel ved Anlæg som ved Drift af Jernbaner øver en virksom Kontrol.

Blandt andre Grunde for Henlæggelse af Spørgsmaal af den omhandlede Art til Statsmagten og specielt til Lovgivningsmagten kan anføres *Hensynet til Postens Befordring* samt til Reguleringen af det offentlige Befordringsvæsen¹⁾, hvorved bemærkes, at saavel Post- som Befordringsvæsenet i hvert Fald her til Lands gennem lange Tider har været henlagt under Statens direkte Forsorg, og at allerede som Følge heraf bl. a. Taksterne for Befordring over private Jernbaner naturligt fastsættes af Staten.

Ogsaa *politiske og militære Hensyn* kræve, at Staten har overvejende Indflydelse paa Afgørelsen af herhen hørende Sager.

Endelig kan fremhæves Hensynet til, at det, hvor Spørgsmaal om Jernbaneanlæg for private Regning opstaar, bør

¹⁾ Jfr. Forordningen af 27. Januar 1804.

afgøres, hvorvidt der for Staten maatte være Grund til at forbeholde sig i Tiden at kræve sig den private Jernbane overdragen.

De anførte Betragtninger vedrøre, som let vil ses, i hvert Fald aldeles overvejende kun Jernbaner, der skulle tjene som almindeligt Samfærdselsmiddel (Jernbaner i egentlig Forstand), men ikke de i forrige Afsnit omhandlede Spor til udelukkende Privatbrug. At de samme Betingelser maa opstilles, hvor Talen er om Indførelse af Jernbanedrift paa et allerede bestaaende privat Spor, som hvor det drejer sig om Anlæg af en ny egentlig Jernbane, er paavist foran i Afsnit 2, S. 34. Kun ved at dette fastholdes, vil en Omgaaelse af vedkommende Lovbestemmelser kunne undgaas.

Koncessioner til Anlæg og Drift af *Sporveje* gives almindeligvis af de administrative Statsmyndigheder. I de fleste Stater er der tillige indrømmet vedkommende Vejbestyrelser, forsaavidt disse ere andre end Staten, en større eller mindre Indflydelse paa Forholdets Ordning. Reglerne for, hvilken Statsmyndighed det er overladt at give Koncessionerne, ere ikke ens. I nogle Tilfælde gives Koncessionen af forskellige Statsmyndigheder, eftersom Sporvejen berører flere eller kun en enkelt Landsdel, samt eftersom den skal anlægges i Hovedlandeveje eller i andre offentlige Veje; i enkelte Tilfælde skulle Koncessionerne forelægges de lovgivende Forsamlinger til Godkendelse¹⁾. De Grunde, som have medført, at Staten og særlig Lovgivningsmagten har forbeholdt sig et nøje Indseende med Jernbaners Anlæg og Drift, angaa, som det let vil ses, kun delvis Sporveje. Hvad der med Hensyn til disse fortrinsvis maa være afgørende for det offentliges Stilling, er Interessen i en hensigtsmæssig Regulering af Færdselen paa de offentlige Veje og Gader.

¹⁾ V. RØLL: Enzyklopädie, 1ste Udgave, Bind II, 1890, S. 934—37, Bind VI, 1894, S. 2654—56.

Den danske Lovgivning indeholder ikke almindelige Lovbud angaaende Betingelserne for, at private kunne anlægge og drive *Jernbaner*, bestemte til offentlig Trafik, og navnlig er der ikke ved Lov givet vedkommende Minister en saadan almindelig Bemyndigelse til Meddelelse af Eneretsbevillinger til Anlæg og Drift af Jernbaner, som ved Sporvejslovene er given med Hensyn til Anlæg og Drift af Sporveje (jfr. nærmere nedenfor). Man er derfor i det væsentlige henvist til for dette Omraade af specielle Love, administrative Afgørelser m. v. at udlede, hvad der er gældende Ret.

At Afgørelsen af Spørgsmaal vedrørende Anlæg og Drift af Jernbaner her i Landet er en Statsopgave, har stedse fra alle Sider været anerkendt. Dette har givet sig Udtryk allerede i de ældste Udtalelser fra Statsmagtens Side angaaende Jernbaners Anlæg (Forestillinger og Resolutioner m. v. angaaende Jernbaneanlæg i Slesvig og Holsten). Saa snart der opstod Spørgsmaal om Anlæg af Jernbaner indenfor den danske Stat, tog Regeringen Sagen op til Overvejelse, og da man straks ansaa det for muligt, at Staten i Stedet for selv at anlægge de paagældende Jernbaner kunde finde det rigtigt at tillade private saadannes Anlæg og Drift (i hvert Fald for et vist Tidsrum), blev det overdraget den i Indledningen, S. 2, nævnte Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalet om Anlæg af en Jernbane i Holsten til Lettelse af Kommunikationen mellem Nord- og Østersøen (der senere tillige behandlede Spørgsmaal om Jernbaneanlæg i Slesvig) bl. a. at udarbejde og bekendtgøre *»de Betingelser, under hvilke enkelte Personer eller private Selskaber kunde vente, at Anlæg af Jernbaner til Forbindelse af Nordsøen og Østersøen igennem Hertugdømmet Slesvig og Hertugdømmet Holsten vilde blive tilstedte«*. Saadanne Betingelser bleve derefter udarbejdede og i Medfør af kgl. Resolution af 12. Maj 1840 bekendtgjorte den 18. s. M. De paagældende Bestemmelser, der findes aftrykte nedenfor som **Bilag 3**, fastsatte *dels* de Betingelser, under hvilke private kunde forvente Tilladelse til Jernbaners Anlæg, *dels* stillede de visse Begunstigelser i Udsigt for saadanne Foretagender (jfr. Indledningen

til Bestemmelserne); disse Begunstigelser ere af lignende Art som de ved senere Jernbanelove hjemlede. I Bestemmelsernes § 2 hedder det om det Tilfælde, at Jernbanekommissionen fandt et Projekt egnet til at fremmes for privat Regning:

»I dette Fald vil ved *en speciel allerhøjeste Concession*¹⁾ støttet paa disse almindelige Betingelser og under de Betingelser, der særligt fastsættes i Concessionen, den Concessionerede blive tilstaaet Eneret til *i den nærmere angivne Retning*¹⁾ (§ 1) at anlægge Jernbanen, og i det bestemte Tidsrum (§ 29) paa samme at befordre Personer, Varer og Gods.«

Det fastslaas altsaa,

- 1) at der *til Anlæg og Drift af en privat Jernbane kræves en speciel kongelig Resolution*, samt
- 2) at *Retningslinien for Jernbanen ligeledes skal godkendes af Kongen*.

I fuld Overensstemmelse hermed forudsættes det i Forordningen af 5. Marts 1845 angaaende Grundafstaaelser m. m. i Anledning af Jernbaneanlæg, § 1²⁾, som gældende Ret, at *der udfordres særlig kongelig Koncession, for at private kunne anlægge Jernbaner*.

Efter Grundlovens Givelse rejser sig Spørgsmaal om, hvorvidt der til Meddelelse af den saaledes fornødne kgl. Koncession yderligere kræves *Lovhjemmel*, med andre Ord, om de ældre specielle kongelige Resolutioner angaaende Anlæg og Drift af Jernbaner vare administrative Bestemmelser eller i deres Væsen specielle Love. Spørgsmaalet kom til at foreligge til Besvarelse i Aaret 1851 (første Gang, der efter Grundlovens Givelse blev Tale om Meddelelse af en Jernbanekoncession til private) og blev da af Indenrigsministeriet gjort til Genstand for Undersøgelse og derefter besvaret derhen, at Sagen var et Lovgivningsanliggende³⁾.

¹⁾ Udhævet af Forf.

²⁾ »alle Jernbaneanlæg, hvad enten de udføres for Vor Kasses Regning eller efter Vor allerhøjeste Concession af private Entreprenører«.

³⁾ Den nærmere Sammenhæng var følgende:

I Medfør af kgl. Resolution af 21. Februar 1844 blev der under

Den saaledes fastslaaede Retsregel, at der til Anlæg og Benyttelse af Jernbaner, bestemte til offentlig Trafik, kræves speciel Lovhjemmel, er siden stadig fastholdt gennem de

25. Maj s. A. meddelt Industriforeningen i København allerhøjeste Koncession (se Ussings Reskriptsamling) med Eneret til at anlægge og i 100 Aar drive en Jernbane fra København til Roskilde, idet der dog ved hvert Tronskifte skulde søges Konfirmation (saadan Konfirmation meddeltes den 10. Juli 1849) paa Koncessionen. Ved nævnte Resolution af 21. Februar 1844 gaves der endvidere Tilsagn om, at det Selskab, til hvilket det tillodes at overdrage Banen (det sjællandske Jernbaneselskab), yderligere kunde forvente Koncession med Eneret til Banens Forlængelse til Korsør og Sidebaners Anlæg, dog at det, for end selve Koncessionen paa disse Anlæg udfærdigedes, inden 1 ½ Aar maatte godtgøres, at de fornødne Pengemidler vare tilstede, hvorhos Selskabet inden samme Tidsfrist maatte forelægge Regeringen Projekt med tilhørende Overslag til Baneforlængelsen i Overensstemmelse med Bestemmelserne i §§ 1 og 2 i den foran omhandlede Bekendtgørelse af 18. Maj 1840. Den nævnte Frist blev ved kgl. Resolution af 3. December 1845 forlænget indtil 25. November 1846, derefter ved Resolution af denne Dato indtil Udgangen af 1847 og endelig ved Resolution af 24. December 1847 indtil 1. Januar 1849. I November 1848 ansøgte det sjællandske Jernbaneselskab paany om Forlængelse af Fristen, men Sagen blev da stillet i Bero, da der ikke syntes at være tilstrækkelig Sikkerhed for, at Foretagendet kunde gennemføres.

I 1851, da Udsigterne for Sagen syntes gunstige, ansøgte paany om, at Tilsagnet om en eventuel Koncession maatte blive fornyet, mod at de fornødne Pengemidler inden 2, eller subsidiært inden 1 Aar godtgjordes at være tilstede. Andragendet gik alene ud paa Fornyelse af Koncessionstilsagnet, uden at der iøvrigt søgtes nogensomhelst Begunstigelse med Hensyn til Baneanlægget, idet Jernbaneselskabet kun forbeholdt sig eventuelt senere at fremkomme med Ansøgning om Statstilskud til Jernbaneanlægget. Andragendet indsendtes til Indenrigsministeriet gennem den kongelige Kommissarius ved den sjællandske Jernbane. Ved Fremsendelsen udtalte denne, at Meddelelse af Koncession nu ifølge Grundloven vilde kræve Rigsdagens Samtykke. Da Spørgsmaalet herom ikke forekom Ministeriet aldeles klart, blev det efter at have været behandlet i Statsraad forelagt Generalprokurøren til Erklæring, idet man udbad sig dennes Udtalelse om, hvorvidt den ansøgte Fornyelse af Tilsagnet om Koncession paa Jernbanens Fortsættelse udfordrede en Lov, eller om den kunde ske ved kongelig Resolution i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845 § 1 og Grundlovens § 32. Generalprokurøren kom i en den 3. April 1851 afgiven udførlig Betænkning til det Resultat, at Bestemmelse om Meddelelse af Koncession til Jernbaners Anlæg her i Riget alene kunde ske ved Lov, idet Sager af denne Art efter deres Beskaffenhed maatte siges at henhøre under Lovgivningsmagten. Der fandtes derhos i det foreliggende Tilfælde ikke heller Hjemmel til at gaa udenom Lovgivningsmyndighederne paa Grund af, at det omhandlede Anlæg var en Fortsættelse af en allerede bestaaende Jernbane, og at der

senere Jernbanelove. Til Belysning heraf kan henvises til *Lov af 31. Juli 1853 om Jernbane-Anlæg i Jylland, § 1*, sammenholdt med de af vedkommende Minister ved Forelæggelsen i

tidligere havde været givet denne Banes Bestyrelse Tilsagn om Koncession paa Eneret til en saadan Forlængelse, idet dette tidligere Tilsagn forlængst var eksspireret. Betænkningen, som i Hovedsagen er aftrykt i *USSINGS Reskriptsamling for 1851*, findes i sin Helhed ligeledes aftrykt nedenfor som **Bilag 4**.

Efter Modtagelsen af Generalprokurørens Erklæring blev Sagen af Indenrigsministeren paany forelagt Statsraadet, der erklærede sig enigt i, at der om Sagen maatte udarbejdes et Lovforslag til Forelæggelse for den først sammentrædende Rigsdag. Under 28. April 1851 nedlagdes derfor en Forestilling for Kongen, i hvilken efter et udførligt Referat af de foran meddelte Fakta Generalprokurørens Erklæring Ord til andet optoges. Hertil føjede Ministeriet (se den som **Bilag 5** aftrykte Ekstrakt af Forestillingen med vedføjet kgl. Resolution) dels en Bemærkning om, at Statsraadet havde tiltraadt Generalprokurørens Opfattelse, dels en Indstilling om, at det straks maatte tilkendegives Jernbaneselskabet, at Kongen havde tilladt, at der skulde forelægges den næstkommende Rigsdag et Lovudkast, gaaende ud paa Fornyelse af Tilsagnet om Bevilling paa Eneret til Forlængelse af Roskildebanen til Korsør.

Denne Indstilling bifaldtes af Kongen den 1. Maj 1851.

Nogen klarere Udtalelse fra Regeringens Side om, at alle Sager angaaende Tilladelse for private til Anlæg og Drift af Jernbaner skulle afgøres af Lovgivningsmagten, kan ikke let tænkes. Det fortjener navnlig at bemærkes, at Generalprokurøren aabenbart har taget Sigte paa det rene Spørgsmaal, hvilken Statsfaktor der efter Grundlovens Givelse har Kompetence til at træffe Bestemmelse om privates Adgang til Jernbaners Anlæg, aldeles uden Hensyn til, hvorvidt der med Tilladelse hertil yderligere ønskedes forbundet Begunstigelser af særegen Art; og at Regeringen tiltraadte Generalprokurørens Betragtninger over selve dette Spørgsmaal, fremgaar af, at Erklæringen ordlydende optoges i Forestillingen til Kongen med Tilføjende, at Statsraadet var enigt i, at der om den foreliggende Sag udarbejdedes et Lovudkast. Der har sikkert ikke i Statsraadet hersket Tvivl om, at Regeringen ikke paa egen Haand kunde tilstaa Stempelfrihed, Skattefrihed, Toldfrihed o. l. Spørgsmaalet har været, om Sager angaaende Jernbaneanlæg vare Lovgivningsemner.

Det herefter udarbejdede Lovforslags § 1 lød saaledes:

»Naar det Sjællandske Jernbaneselskab forinden Udgangen af 1852 for Regeringen godtgør at have til sin Raadighed den til Jernbanens Forlængelse fra Roskilde til Korsør fornødne Kapital, kan der meddeles samme Eneret paa Anlæg og Benyttelse af en saadan Bane i den tilbageværende Del af det Tidsrum, for hvilket Eneret under 25. Maj 1844 er bevilget Jernbanen mellem København og Roskilde« (Rigsdags Tidende for 1851, Anhang, Sp. 648).

I de Bemærkninger, som ledsagede Lovforslaget, hedder det, at man har »anset det for rettest at indskrænke Bestemmelserne i en

Folketinget af Forslaget til Loven fremsatte Bemærkninger (Rigsdags Tidende for 1853, 3die Samling, Folketingets Forhandlinger, Sp. 370—71)¹⁾, § 1 i Lov af 20. August 1853 om Koncession til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra København til Helsingør, Lov af 16. Februar 1856 om Bevilling af Eneret til at anlægge og benytte en Jernbane fra København til Helsingør, Lov af 17. Marts 1856 angaaende Bevilling af en Jernbanes Anlæg fra Faxe Kalkbrud til et Udskebningssted ved Faxe Strand samt adskillige senere Lovbestemmelser, blandt hvilke som særlig typisk kan anføres Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 angaaende Anlæg og Drift af en lollandsk-falstersk Jernbane, § 1.

Som det af de citerede Lovbestemmelser vil ses, er Forholdet det, at samtlige Jernbanelove indeholder to Bestemmelser, til hvis Afgørelse kræves Lovgivningsmagts Samtykke, nemlig:

1. en i større Træk given *Bestemmelse af, hvor den paagældende Bane skal anlægges,*
2. en *Bemyndigelse for Regeringen til at give Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en saadan Bane.*

saadan Lov til dem, som nødvendigvis udkræve Sanktion af den lovgivende Magt« (Rigsdags Tidende for 1851, Anhang, Sp. 658).

Lovforslaget kom iøvrigt i Henhold til derom fremsat Andragende væsentligt til at dreje sig om en Rentegaranti fra Statens Side (det ophøjedes under 27. Februar 1852 til »Lov om Rentegaranti for den til Fuldførelse af den sjællandske Jernbane fornødne Anlægskapital«, hvis § 1 i det væsentlige er enslydende med Udkastets) og forelagdes efter Forhandling mellem Indenrigsministeren og Finansministeren af sidstnævnte. Under Forhandlingerne i Tingene vedrørende Forslaget blev der ikke anført noget af Interesse for det her foreliggende Spørgsmaal; men det staa fast, at Regeringen, første Gang Spørgsmaalet forelaa, tog det op til Overvejelse, og derefter erklærede Sager angaaende Tilladelse til Anlæg og Benyttelse af Jernbaner for *Lovgivningsemner*, og at Rigsdagen ikke ytrede nogen herfra afvigende Mening, men tværtimod sluttede sig til Regeringens Anskuelse.

¹⁾ »Den første Paragraf . . . gaar ud paa at sætte Kongen istand til for Jyllands Vedkommende . . . at kunne meddele Koncession . . . og under Sagens nuværende Stilling har Regeringen ikke troet at kunne indskrænke denne Frihed paa anden Maade end ved at betegne Endepunkterne for Banen Naar Sagen holdes saa almindelig . . . saa har man troet allerede nu . . . at kunne forelægge dette Lovforslag, naturligvis overladende det til Rigsdagen, hvorvidt den allerede paa Sagens nuværende Stadium maatte ville give den ud af Lovgivningens Haand«.

Kun Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 er noget anderledes formuleret end de tidligere Love, se Lovens § 1 (»Private Jernbaner, til hvis Anlæg og Drift der af Regeringen i Overensstemmelse med Forskrifterne i denne Lov meddeles Eneretsbevilling, kunne bygges som . . . «); men Hensigten har netop været paa det her omhandlede Omraade stærkest muligt at fremhæve, at Kompetencen ligger hos Lovgivningsmagten, ikke hos Regeringen (jfr. nærmere nedenfor), og den derpaa følgende almindelige Lov om Anlæg af en Række Jernbaner af 27. Maj 1908 anvender atter i § 6 de i tidligere Love almindelige Udtryk (»Regeringen bemyndiges til i Overensstemmelse med Forskrifterne i denne Lov at meddele Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af følgende private Jernbaner«).

Forsaavidt man overfor Beviskraften af de nævnte Lovbestemmelser i den her omhandlede Retning vilde gøre gældende, at Hovedøjemedet med dem har været at tilstaa visse særlige Begunstigelser (Stempelfrihed, Toldfrihed, Statstilskud til vedkommende Anlæg o. l.), som ikke kunne tilstaa uden Lovhjemmel, skal bemærkes, at Lovbestemmelserne i hvert Fald ere særdeles mærkeligt redigerede, hvis de ikke havde et dobbelt Formaal, nemlig *dels* at bemyndige Regeringen til at give vedkommende Koncessioner, *dels* at tillade, at der til disse knyttedes de omhandlede særlige Begunstigelser. Desuden kan henvises til, at der dog ogsaa findes en Lov, som giver Regeringen en ifølge den her hævdede Anskuelse fornøden Bemyndigelse uden at tilstaa nogen af de anførte Begunstigelser, en Lov, som synes at maatte have været aldeles overflødig, hvis Administrationen paa egen Haand kunde give Tilladelse til Jernbaners Anlæg og Benyttelse, nemlig Lov Nr. 27 af 15. Marts 1878, som kun tilsigter at give Regeringen Bemyndigelse til at approbere et noget ændret Projekt for en Havnebane i København.

Man kunde iøvrigt ogsaa gøre gældende, at det væsentlige i Jernbanelovene, og det, der nødvendiggør disses Udstedelse som Love, er, at der regelmæssig ved Koncessionen tilstaa ikke blot en Ret, men en *Eneret* til Anlæg og Drift af den

paagældende Bane, og at der til Fremme af Anlægget gives *Adgang til Ekspropriation*. Ingen af disse Betragtninger vilde dog være rigtig.

At der til Koncessionerne plejer at være knyttet *Eneret*, kan dog i hvert Fald ikke motivere, at man angaaende ethvert Jernbaneanlæg behøver en *speciel Lov*; der maatte, hvis det kun var til Eneretsbevillingen Lovhjemmel krævedes, paa lignende Maade som med Hensyn til Sporveje kunne gives Regeringen en *almindelig* Bemyndigelse ved Lov, men netop dette har Rigsdagen modsat sig og krævet Lovgivningsmagtens Afgørelse i hvert enkelt Tilfælde for, hvorvidt et Jernbaneanlæg bør komme til Udførelse (jfr. nærmere nedenfor Side 50—51).

At det dernæst heller ikke kan være afgørende for, hvorvidt Lovhjemmel maa kræves til Anlæg af en Jernbane, om der ønskes *Ekspropriationsret* ved Erhvervelse af de til Anlægget fornødne Grunde eller ikke, følger af, at de væsentlige Betragtninger for at kræve Lovhjemmel bunde i ganske andre Hensyn; men hertil kommer, at der jo i Forordningen af 5. Marts 1845 § 1 haves en almindelig Lovhjemmel for Ekspropriation til ethvert Jernbaneanlæg, til hvis Udførelse der er meddelt Koncession, og en Bestemmelse i saa Henseende i de specielle Love, som give Hjemmel for Meddelelse af Koncessioner paa de forskellige Jernbaneanlæg, er derfor overflødig. De Bestemmelser, som med Hensyn til Ekspropriationsspørgsmaalet findes i de paagældende Love og Koncessioner, ere da ogsaa affattede saaledes, at det øjensynligt ikke er Hensigten at give Ekspropriationshjemmel, men kun at henvise til eller bestemme, efter hvilke Regler Ekspropriationerne skulde foregaa, jfr. Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 1 (Tillæg til Lovsamlingen for 1866), Lov af 10. Marts 1861 § 5, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 2 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 8. At kongelig Koncession er nødvendig ogsaa til Jernbaneanlæg, som skulle gennemføres uden Ekspropriationsret, er før Grundlovens Givelse fastslaet ved kongelig Resolution af 13. Juni 1845¹⁾.

¹⁾ »Vi ville allernaadigst, at det tilkendegives Dr. HIALTELIN, at han kan vente Meddelelse af den ansøgte Koncession, saasnt han

For den Anskuelse, at Lovhjemmel skulde være overflødig for Jernbaneanlæg, til hvilke ikke ønskes Begunstigelser, som Administrationen ikke kan indrømme, har imidlertid ogsaa været anført andre Argumenter end de nys fremdragne, der bygge paa en Betragtning af selve Lovene angaaende Jernbaneanlæg.

Man har saaledes for det første henvist til Udtrykkene i Forordningen om Grundafstaaelse til Jernbaneanlæg af 5. Marts 1845 § 1 (»alle Jernbaneanlæg, hvad enten de udføres for vor Kasses Regning, eller, efter vor allerhøjeste Koncession, af private Entreprenører«); men at der ikke paa den Omstændighed, at Forordningen forudsætter, at Kongen altid maa være berettiget til at udfærdige Koncessionerne, kan støttes noget i den anførte Retning, følger dog allerede af, at Bestemmelsen skriver sig fra Tiden før Grundlovens Givelse, jfr. Generalprokurørens foran omhandlede Erklæring af 3. April 1851 (Bilag 4), hvori tillige er paavist, at der intet kan støttes til Fordel for den bestridte Anskuelse paa Grundlovens § 27 (Junigrundlovens § 32), idet den deri indeholdte Bestemmelse næppe kan sigte til Bevillinger af den her omhandlede Art. Det er desuden højst tvivlsomt, om det turde hævdes, at Meddelelse af Koncessioner til Jernbaneanlæg have været i *Brug* før 1849, fordi der har været givet en enkelt saadan.

Det tør endvidere anses for udelukket at bygge noget i den bestridte Retning paa Analogislutninger fra Sporvejslovene. Disse give jo *netop i Modsætning til Jernbanelovene en almindelig* Bemyndigelse for Regeringen til Meddelelse af Eneretsbevillinger. Regeringen har aldrig været i Tvivl om, at Jernbaner og Sporveje ere saa vidt forskellige Begreber, at der ikke bør være Tale om fælles Lovregler for dem; ogsaa inden der var opstaaet

gødtgør at være kommet overens med de vedkommende Grundejere om deres Ejendommers Afstaaelse til Jernbaneanlægget. (I Jernbaneanlægs-kommissionens Forestilling af 5. Juni 1845 angaaende, hvorvidt Ekspropriations-Anordningen maatte være at bringe til Anvendelse med Hensyn til Anlægget af den paagældende Jernbane fra København til Klampenborg, er henpeget paa, at det var tvivlsomt, hvorvidt vedkommende Anlæg var til almindeligt Bedste og ikke blot til Nytte for private Spekulanter).

Spørgsmaal om særlige Lovbestemmelser for Sporveje, faldt det ikke Administrationen ind at anvende de om Jernbaneanlæg gældende Bestemmelser paa saadanne (jfr. foran i Afsnit 1, Side 12), og dette Standpunkt har siden altid været fastholdt. Det gaar som Følge heraf heller ikke an i Motiverne til Sporvejsloven af 23. Januar 1862 — der udtale, at Regeringen vilde anse sig beføjet til paa egen Haand at give Tilladelse til Sporvejsanlæg og Drift, naar der ikke hertil ønskedes knyttet Eneret, — at søge en Forudsætning om, at Regeringen ogsaa skulde have anset sig beføjet til paa egen Haand at give *Tilladelse (uden Eneret) til Jernbaneanlæg*. Der er aldeles ingen Tvivl om, at Regeringen tværtimod altid er gaaet ud fra, at der *angaaende Meddelelse af Tilladelse for private til Anlæg og Drift af Jernbaner maa gælde samme Regel, hvad enten der til Tilladelsen ønskes knyttet Eneret eller ej*, jfr. den foran i Afsnit 1, Side 15, citerede Skrivelse af 2. December 1876¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Odense Amt, den nedenfor Side 71 nærmere omhandlede Skrivelse af 27. Juli 1878²⁾ fra Indenrigsministeriets 2. Departement samt Skrivelse af 18. August 1904³⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Maribo Amt.

Der kan dernæst intet støttes paa den Betragtning, at Meddelelse af Koncession paa Jernbaneanlæg i sit Væsen er en administrativ Akt, thi dette udelukker ikke, at der som Hjemmel for dens Udøvelse maa fordres speciel Lovhjemmel. Anlægget af en *Statsbane* er ogsaa en administrativ Akt, men saadant Anlæg kan dog ikke bringes til Udførelse uden Lovhjemmel.

Endelig kan intet sluttes fra almindelige Betragtninger

¹⁾ »det forekommer da Ministeriet, at det vil være rigtigere at behandle et saadant Anlæg som ethvert andet Jernbaneanlæg, og da navnlig at søge særlig Lovhjemmel til at give Koncession paa det«.

²⁾ At »Jernbanedrift . . . overhovedet ikke kan udøves af private, medmindre der i ethvert enkelt Tilfælde er erhvervet en Lov, der hjemler, at Jernbanedrift udøves af den private«.

³⁾ »at Ministeriet savner Hjemmel til at meddele Tilladelse til, at de omhandlede Spor benyttes til almindelig Befordring af Personer og Gods, idet saadan Tilladelse ikke kan gives uden i Medfør af Lovhjemmel, som her ikke foreligger«.

over private frie Adgang til Anlæg og Benyttelse af Jernbanespor, som uden Begunstigelser fra det offentlige Side anlægges paa egen Grund eller paa Grunde, over hvilke der ved frivillig Overenskomst er opnaaet Dispositionsret. Som paavist foran i Afsnit 2, vedrører Jernbanelovgivningen aldeles ikke saadanne Anlæg, forsaavidt de kun indrettes til rent privat Brug, og forsaavidt Talen er om Jernbaner, bestemte til almindelig Benyttelse af alle og enhver, kan der netop ikke anerkendes nogen fri Adgang til Anlæg og Drift af dem.

Uagtet *Administrationen*, som ovenfor anført, ogsaa i tidligere Tid i forskellige Skrivelser har anerkendt den omhandlede Retsregel, at der til Anlæg og Drift af Jernbaner her i Riget kræves Lovhjemmel, har den dog ikke i alle foreliggende Tilfælde anset sig bunden ved denne Retsregel. Som Eksempel paa en saadan Afgivelse fra det ellers indtagne Standpunkt kan dog ikke med Rette anføres Regeringens Fremgangsmaade ved Meddelelsen af Eneretsbevilling af 29. Maj 1884 til Anlæg og Drift af Jernbanen fra Nykøbing paa Falster til Gjedser (jfr. Bekendtgørelsen af 30. Maj 1884). Nævnte Eneretsbevilling forkynder sig jo selv udtrykkelig som udfærdiget i Henhold til Lov af 23. Maj 1873 om Bemyndigelse for Regeringen til at meddele Koncession paa forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster og er saaledes i hvert Fald formelt lovhjemlet, om end det kunde være Tvivl underkastet, hvorvidt Loven, i Henhold til hvilken Koncession allerede en Gang tidligere var udfærdiget, kunde paaberaabes som Hjemmel for at udfærdige en ny Koncession, efter at den først udfærdigede var forbrudt. Noget andet er, at man i det omhandlede Tilfælde har været inde paa en Vej, for hvilken Hjemmelen i anden Retning var noget omdisputabel, idet man samtidig med Meddelelsen af Eneretsbevillingen uden udtrykkelig Hjemmel i nævnte Lov ved paa Forhaand at bortforpagte Banen til det lolland-falsterske Jernbaneselskab udvidede Statens Rentegaranti for Selskabets Baner til at gælde ogsaa for Gjedserbanen¹⁾.

¹⁾ Hvad der nærmere passerede, var i Korthed følgende:
Loven af 23. Maj 1873 § 1 bemyndiger Regeringen til bl. a. at

En virkelig Undtagelse, men ogsaa den eneste, fra den gældende Praksis danner derimod den under 17. April 1886 udfærdigede kongelige *Koncession paa Anlæg af en Jernbane fra Ribe til Landgrænsen* (Vedsted), se Bekendtgørelse af s. D. *Denne Koncession* — der i det hele er vidt forskellig fra de sædvanlige Jernbane-Eneretsbevillinger, og saaledes bl. a. kun

meddele Eneret til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Nykøbing paa Falster til et Punkt paa denne Ø's Sydside. I § 10 bestemmes, at Ministeren, naar Banen er anlagt, kan tillade, at den, der er Indehaver af Koncessionen paa den lolland-falsterske Bane, overtager Driften af Banen. Det fremgaar dog ikke af Loven eller dens Motiver, at det ved sidstnævnte Bestemmelse skulde have været Hensigten, at Rente-garantien for den lolland-falsterske Jernbane skulde kunne udvides til at gælde ogsaa Gjedserbansen; der blev tværtimod i sin Tid i Rigsdagen protesteret imod, at man skulde indlade sig paa ved senere Bestemmelse (der vist tænkte at skulle være en ny Lov) at forpligte Staten yderligere i den angivne Retning.

I Henhold til den ommeldte Lov udfærdigedes under 20. Maj 1874 Koncession for Entreprenørerne STICHEL og RIESEBECH paa Anlæg og Drift af Gjedserbansen bl. a. paa Vilkaar, at Anlægget skulde paabegyndes senest 1 Aar fra Koncessionens Dato, og at det inden 1. Januar 1875 skulde godtgøres, at den fornødne Kapital var tilstede. Fristerne forlængedes senere 2 Gange, senest indtil 15. Septbr. 1875.

Imidlertid fremsatte Regeringen i Rigsdagssamlingen 1874—75 et Lovforslag om forskellige Jernbaneanlæg paa Lolland og Falster m. v., i hvis § 2 der søgtes Bemyndigelse til, saafremt Koncessionshaverne paa Gjedserbansen ikke inden 1. Juni 1875 opfyldte Koncessionens Betingelser, da at meddele Ejerne af den lolland-falsterske Jernbane Koncession paa Anlæg og Drift af en Bane til Falsters Sydspids, *saaledes at Statsgarantien for Lolland-Falster Banen udvidedes til at omfatte de i den nye Bane anbragte Kapitaler*. Lovforslaget blev af Folketinget henvist til et Udvalg, hvis Betænkning gik ud paa, at man ikke kunde tilraade, at Lovforslaget fremmedes. Paa Grund af Rigsdagens kort efter indtrufne Hjemsendelse kom Lovforslaget ikke til 2den Behandling i Tinget. Af senere Forhandlinger synes at fremgaa, at Administrationen nærede Tvivl om, hvorvidt der kunde meddeles ny Koncession i Henhold til Loven af 23. Maj 1873, efter at den først meddelte Koncession var forbrudt. Da det siden hen ansaas for at være af særlig Vigtighed at faa Banen anlagt, naaede man dog til en bekræftende Besvarelse af dette Spørgsmaal, idet der i *Henhold til nævnte Lov* under 29. Maj 1884 udfærdigedes allerhøjeste Koncession for Etatsraad TIETGEN paa Anlæg og Drift af Banen.

Endvidere approberede man en Kontrakt, hvorved Banen forpagtedes bort til den lolland-falsterske Bane, saaledes at Statens Rente-garanti ogsaa (indirekte) kom til at omfatte Gjedserbansen. Da Folketingets Finansudvalg spurgte, med hvilken Hjemmel man havde ment at kunne træffe dette Arrangement, svarede Ministeriet, at Hjemmelen laa i § 10 i Loven af 23. Maj 1873.

giver Hjemmel til Anlæg, ikke til Drift af Jernbanen — *er udfærdiget aldeles uden Lovhjemmel*¹⁾. Koncessionen lød kun paa Anlæg, ikke paa Eneret til Drift af Banen, fordi det var Hensigten, at Staten straks efter Anlæggets Fuldførelse skulde overtage Banen²⁾, hvorhos man desuden nærede nogen Tvivl om, hvorvidt *Eneretsbevilling* turde meddeles uden Lovhjemmel. Endvidere tilstodes der ikke ved Koncessionen de ved Jernbaneanlæg sædvanlige Begunstigelser (Stempelbegunstigelse, Toldfrihed m. v.), men der tilstodes dog Ekspropriationsret ved Erhvervelsen af de til Anlægget fornødne Grunde, idet man gik ud fra, at der herfor var fornøden Hjemmel i § 1 i For-

¹⁾ Den nærmere Sammenhæng hermed er følgende:

Allerede under Forhandlingerne paa Rigsdagen om Forslaget til Lov Nr. 45 af 16. April 1873 om Anlæg af en fast Bro over Limfjorden samt Anlæg af en Jernbane til Ribe viste der sig en Del Stemning for Forlængelse af denne Bane til Landgrænsen. Da det fra tysk Side i 1881 var besluttet, at der skulde anlægges en Jernbane fra Heide over Frederiksstad, Husum og Tønder til den danske Grænse, fremsatte Regeringen derfor i Rigsdagssamlingen 1881—82 i Folketinget et Lovforslag om i Tilslutning til den saaledes projekterede Bane *for Statskassens Regning* at fortsætte Bramminge—Ribe Banen til Landgrænsen. Da dette Lovforslag ikke blev behandlet til Ende i Folketinget, blev det paany fremsat i de tre paafølgende Samlinger, men forgæves. Imidlertid blev der paa Foranledning fra tysk Side afsluttet en Overenskomst mellem Regeringerne om Tilslutning af den vestslesvigske Bane til en eventuel Forlængelse af Ribe Banen. Forudsætningerne for Overenskomsten var, at den korte Jernbanestrækning fra Ribe til Landgrænsen (ca. $\frac{1}{5}$ Mil) skulde være anlagt samtidig med, at den vestslesvigske Bane blev fuldført. Da det nu oplystes, at nævnte Bane vilde blive fuldført i Foraaret 1887, og det stadig ikke var lykkedes at erhverve den af Regeringen søgte Lovhjemmel for Anlæg af Ribe—Vedsted Banen, blev Situationen for den danske Regering ubehagelig, og man rejste da ganske naturligt Spørgsmaal om, hvorvidt det maatte være muligt at bringe Baneanlægget til Udførelse uden Lovhjemmel. Da der imidlertid fra daværende Etatsraad TIETGEN var fremkommet Tilbud om Anlæg af den lille Banestrækning *for privat Regning*, uden at der stilledes Krav om de ved Love om Jernbaneanlæg sædvanligvis tilstaaede Begunstigelser, og den daværende Kammeradvokat i en af Regeringen indhentet Erklæring havde udtalt den Formening, at Lovhjemmel under disse Forhold vilde være ufnøden for Meddelelse af Tilladelse til Banens Anlæg, fik Sagen sin Afslutning derved, at Regeringen udvirkede den foran nævnte Koncession af 17. April 1886 for Etatsraad TIETGEN paa Anlæg af Banen.

²⁾ Efter en Del Modstand fra Folketingets Side blev Banen købt af Staten i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1896—97, § 27 II. F.

ordningen af 5. Marts 1845, der udtaler, at Ekspropriation kan finde Sted ved alle Jernbaneanlæg, som udføres i Henhold til kongelig Koncession. Denne Betragtning er rigtig nok, idet man sikkert maatte anse Ekspropriation for lovhjemlet, forsaavidt Tilstaaelsen af Koncession paa Anlægget turde anses for lovlig.

Regeringens Fremgangsmaade i det omhandlede Tilfælde mødte — som det var at vente — nogen Misbilligelse fra Rigsdagens Side¹⁾. Den danner en enestaaende Afvigelse fra den ellers fra alle Sider fastholdte statsretlige Praksis, og ved Bedømmelsen af det passerede lader det sig ikke gøre at se bort fra, at Regeringen stod i en bitter politisk Kampperiode, hvor de sædvanemæssige Veje ikke altid vare fremkommelige. Efter 1886 har Regeringen da ogsaa paany stedse bøjet sig for den Retsregel, at der til Anlæg og Drift af enhver Jernbane, bestemt til almindelig Trafik, kræves speciel Lovhjemmel; ogsaa fra Rigsdagens Side er dette siden Gang paa Gang forfægtet som gældende Ret. Saavel Regeringens som Rigsdagens Stilling i saa Henseende fremtræder med særlig Klarhed under de Forhandlinger, som gik forud for Vedtagelsen af Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894²⁾. Regeringen indtager under disse umiskendeligt det samme Standpunkt, som den stedse havde staaet paa før 1886;

¹⁾ Rigsdags Tidende for 1886—87, Folketingets Forhandlinger, Sp. 1665.

²⁾ Til nærmere Belysning heraf skal anføres følgende:

I Rigsdagssamlingen 1891—92 forelagde Regeringen i Folketinget et Forslag til Lov om Meddelelse af Koncessioner paa Jernbaneanlæg. Hensigten var at søge udvirket *en almindelig Bemyndigelse for Regeringen* til under visse nærmere Betingelser at meddele Koncessioner paa Anlæg og Drift af Privatbaner paa lignende Maade, som det med Hensyn til Sporvejsanlæg var hjemlet ved Sporvejslovene af 1862 og 1875.

Der blev dog straks saavel i Folketing som i Landsting fra forskellige Sider protesteret mod, at der skulde gives Regeringen en saadan Generalbemyndigelse. Man vilde som hidtil forbeholde Rigsdagen at træffe Bestemmelse med Hensyn til hvert enkelt Jernbaneanlæg, om hvilket der maatte blive Tale, man vilde fremdeles træffe Afgørelse med Hensyn til Banernes Retningslinier og skønne over de forskellige Hensyn, som kunde tale for eller imod hvert enkelt Jernbaneanlæg (Rigsdags Tidende for 1891—92, Folketingets Forhandlinger, Sp. 638, 649—50, 3059, 3069—70, 3127—28, 3903—04, Tillæg

det er, som om Koncessionen af 17. April 1886 fra alle Sider ønskedes glemt.

Resultatet af foranstaaende Fremstilling kan sammenfattes derhen, at der ifølge en Praksis, som gennem en lang Række Love er godkendt og fastslaaet fra den lovgivende Magts Side, til Anlæg og Drift af *Jernbaner* til offentlig Trafik her i Landet kræves:

1. *speciel Lovhjemmel,*
2. *kongelig Koncession* og

at Forholdet i denne Henseende ligeledes ifølge Praksis er det samme, hvad enten der ønskes opnaaet Eneret til Jernbanens Anlæg og Drift, eller der kun ønskes en simpel Tilladelse

B., Sp. 681—88 og Landstingets Forhandlinger, Sp. 1457—58, 1465—68, 1472—73 og 1475).

Det omhandlede Forslag blev ikke vedtaget.

I Samlingen 1892—93 blev der ved privat Initiativ i Folketinget indbragt et Lovforslag om Meddelelse af Eneret til Anlæg og Drift af forskellige Jernbaner. De paagældende Jernbaner vare nu udtrykkelig nævnte i Forslaget. Ordføreren for Forslagsstillerne fremhævede, at man ved dette Forslag i Modsætning til det forrige Aar af Regeringen fremsatte vilde bevare Rigsdagens Myndighed og fremdeles lade »Valget af de Linier, de Jernbaneplaner, som skulle udføres, blive Genstand for umiddelbar Beslutning af Rigsdagen« (Rigsdags Tidende for 1892—93, Folketingets Forhandlinger, Sp. 3451—54).

Heller ikke dette Forslag vedtoges.

Endelig forelagde Regeringen i Samlingen 1893—94 i Landstinget et Forslag til Lov om Anlæg og Drift af private Jernbaner. I dette Forslag var intet optaget om nogen Generalbemyndigelse for Regeringen; tværtimod var § 9 i Forslaget (angaaende hvilke Jernbaner Loven skulde omfatte) affattet saaledes, at Rigsdagen selv kunde udfylde den med de Baner, man maatte ønske anlagt. I Ministeriets Bemærkninger til Forslaget hedder det, bl. a.: »hvorimod der her er udeladt den i det ældre Regeringsforslags § 1 indførte Bestemmelse om en almindelig Bemyndigelse for Regeringen til under visse nærmere Betingelser at meddele Eneretsbevillinger paa Baneanlæg, idet man efter tidligere Udtalelser i Rigsdagen er gaaet ud fra, at der næres Ønske om fremdeles som hidtil at forbeholde Lovgivningsmagten Indflydelse i saa Henseende for hvert enkelt Baneanlægs Vedkommende« (Rigsdags Tidende for 1893—94, Tillæg A., Sp. 1951). Ogsaa fra Rigsdagens Side præciseredes paany dette Standpunkt (Rigsdags Tidende for 1893—94, Landstingets Forhandlinger, Sp. 235 og 245, Tillæg B., Sp. 1681—98).

Forslaget ophøjedes til Lov under 8. Maj 1894. I Lovens § 9 findes angivet, hvilke Baner der i Medfør af Loven kunne komme til Udførelse; sammenlign hermed nu § 6 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908.

uden Eneret. Det vil da ogsaa af det foran udviklede om Grundene til, at Afgørelsen af Spørgsmaal om privates Anlæg og Drift af Jernbaner er henlagt til Lovgivningsmagten i Forbindelse med den øverste Statsadministration (se navnlig Side 35—37 og Side 43—44), fremgaa, at det i denne Henseende er uden Betydning, hvorvidt der til Tilladelsen ønskes knyttet Eneret.

Udover den anførte Lovhjemmel og den kongelige Koncession kan der ikke yderligere kræves Samtykke af andre Myndigheder saasom fra Kommunalbestyrelser for de Kommuner, gennem hvilke Jernbanen føres. Naar der til Koncessionen er knyttet Ekspropriationsret, er Samtykke fra private ligeledes overflødigt, hvorimod der i modsat Fald vil opstaa Nødvendighed for Overenskomst med de Lodsejere, over hvis Jorder Jernbanen ønskes anlagt.

Koncessioner til Anlæg og Drift af *Sporveje* meddeles i Danmark af *vedkommende Minister* (nu Ministeren for offentlige Arbejder, tidligere Indenrigsministeren) og ikke af Kongen saaledes som Jernbanekoncessioner, og medens der til Meddelelse af disse sidstnævnte Koncessioner — som foran nævnt — endvidere udfordres en speciel Lov, foreligger der *en almindelig Lovhjemmel* for Meddelelse af Eneretsbevillinger til Sporvejes Anlæg og Drift.

Saavidt ses, har der her i Landet første Gang været rejst Spørgsmaal om Tilvejebringelse af et Sporvejsanlæg i Aaret 1859, da en Privatmand efter først gennem Indenrigsministeriet at have opnaaet kongelig Eneretsbevilling for et Tidsrum af 10 Aar til at udnytte en særlig Konstruktion for en Sporvogn¹⁾ ansøgte Ministeriet om Bevilling til at etablere en Sporvognsrute med saadant Materiel mellem Frederiksberg Runddel og København. Ministeriet udvirkede da, at der under 22. Oktober 1859 meddeltes Andrageren kongelig Tilladelse (uden

¹⁾ Tilsyneladende ganske lignende den Keiflerske Omnibus, som senere sattes i Gang ad Gl. Kongevej fra Frederiksberg til København (med en Mekanisme til at hæve og sænke to smaa Hjul, indrettede til at løbe i en Fordybning i en Skinne, saaledes at Vognene kunde køre saavel i som udenfor Skinnerne).

Eneret) til Anlæggets Udførelse og Sporvejens Drift for et Tidsrum ligeledes af 10 Aar¹⁾. Da der ikke længe efter paany fremkom Andragender fra anden Side angaaende Bevilling til Sporvejsanlæg (ad den samme Rute), blev det fremhævet som afgørende for Foretagendet, at der til Bevillingen knyttedes Eneret for en Aarrække. Dette gav Anledning til, at Regeringen, som vel ansaa sig for beføjet til at give Tilladelse til saadanne Anlæg, men ikke mente hertil at kunne knytte nogen Eneret, i Aaret 1861 fremkom med Forslag til en Lov om Meddelelse af Eneretsbevillinger til Anlæg og Drift af Sporveje²⁾. Forslaget ophøjedes til Lov under 23. Januar 1862.

Kærnen i denne Lov saavel som i de senere Sporvejslove (Lovene af 20. Februar 1875 og af 10. April 1895) er derfor Bestemmelsen om Regeringens Adgang til for visse Tidsrum at meddele *Eneretsbevilling* til Anlæg og Drift af Sporveje; men ved Siden deraf give Lovene Bestemmelser angaaende Ordning af Forholdet mellem Bevillingshaverne og vedkommende Vejmyndigheder.

Loven af 23. Januar 1862 gav i § 1 Bestemmelser angaaende Meddelelse af Koncessioner til Anlæg og Drift af *Hestesporveje*. Lovens § 2 omhandlede Meddelelse af Tilladelser, henholdsvis af Eneretsbevillinger, til Benyttelse af Landevejslokomotiver, der ere indrettede til at fremføres ad Vejene *uden Anbringelse* (Benyttelse) *af Spor*.

Loven af 20. Februar 1875 gav Bestemmelser om Koncessioner til at nedlægge Spor i Gader og Veje og befare disse med Lokomotiver (*Dampsporvogne*).

Idet endelig *Lov Nr. 96 af 10. April 1895*, der ophæver de ældre Lovbestemmelser om Meddelelse af Sporvejskoncessioner, fastsætter nye udførlige Bestemmelser om dette Thema, giver den tillige Hjemmel for, at Sporvejene kunne drives baade ved Trækdyr (altsaa ikke blot Heste) og ved enhver Art Maskinkraft (*Damp, Elektricitet, Gas eller lignende*).

Fælles for alle disse Love er *den generelle Bemyndigelse*

¹⁾ Det paagældende Anlæg kom dog ikke til Udførelse.

²⁾ Jfr. Rigsdags Tidende for 1861, Anhang A., Sp. 633—36.

for vedkommende Minister (tidligere Indenrigsministeren, nu Ministeren for offentlige Arbejder) til at meddele *Eneretsbevillinger* til Etablering af Sporveje paa Vilkaar, som nærmere fastsættes i de enkelte Tilfælde.

Fælles for de nævnte Love er det endvidere, at disse kun omhandle Anlæg og Drift af Sporveje *i offentlige Gader og Veje*. I saa Henseende ere Udtrykkene i Loven af 10. April 1895 § 1: »offentlige Gader og Veje« klarest. De omfatte kun *offentlige* Gader og Veje og omfatte *alle saadanne* (egentlige Købstadgader, Landevejsgader, Landeveje og Biveje). Nærmest ved de foran citerede Udtryk staa Udtrykkene i Loven af 20. Februar 1875: »Gader og offentlige Veje«. Der kan ikke være Tvivl om, at herunder ligeledes maa falde *alle* offentlige Gader og Veje; men der kunde spørges, om der ved »Gader« tillige skulde være sigtet til »private Gader«. Dette kan dog ikke antages, thi dels er det usædvanligt og i hvert Fald formentlig ukendt i Lovsproget at benytte Betegnelsen »Gade« for andet end for offentlig Gade, dels fremgaar det ogsaa tydeligt nok af de efterfølgende Bestemmelser i Loven af 20. Februar 1875 angaaende de kommunale Bestyrelses Stilling til Sporvejsanlægene, at Loven alene tilsigtede at give Bestemmelser om Anlæg paa offentlig Grund. Det beror da ogsaa nærmest paa en Tilfældighed, at Betegnelsen »offentlige« kun er bleven knyttet til »Veje«, idet man har haft Opmærksomheden særlig henvendt paa at faa afløst den lidet heldige Benævnelse »Landeveje« i Loven af 23. Januar 1862 med et Udtryk, der omfattede ogsaa Biveje (jfr. Motiverne til det til Grund for Loven liggende Forslag, Rigsdags Tidende for 1874—75, Tillæg A., Sp. 1207—10), og har da fundet Udtrykket: »offentlige Veje«.

Hvad endelig angaar Loven af 23. Januar 1862, ere dennes Udtryk i § 1: »saavel i København og paa dens Grund som i de øvrige Købstæder samt paa Landevejene i Kongeriget Danmark, hvor paagældende Gader og Veje dertil have tilstrækkelig Bredde, . . .« ikke klare. Det kunde synes tvivlsomt, om Loven alene sigtede til Anlæg i offentlige Gader og

Veje. At Udtrykket »Landeveje« ikke kan omfatte private Veje, er nu vel sikkert nok, jfr. Frdg. om Vejvæsenet af 13. Decbr. 1793, Kapitel I, men med Hensyn til København og de øvrige Købstæder ere Ordene »i København« og »i Købstæderne« mere omfattende. Den følgende Bestemmelse i §'en viser dog, at der alene er tænkt paa Anlæg i »Gader« (∴ offentlige Gader), og Bestemmelsen angaaende Indhentning af Betænkning fra »vedkommende Vejautoriteter, navnlig Købstadkommunalbestyrelser og Amdsraad«, viser ligeledes, at Talen alene er om Anlæg i offentlige Gader. Bestemmelserne i § 1 i Loven af 23. Januar 1862 ere derimod med Hensyn til Anlæg udenfor Købstæderne efter Lovens Ordlyd kun anvendelige paa Sporveje i *Landeveje* (altsaa ikke i Biveje). I Praksis ansaa man dog Bestemmelserne for anvendelige ogsaa paa Anlæg i offentlige Biveje, jfr. Motiverne til Forslaget til Loven af 20. Februar 1875, Rigsdags Tidende for 1874—75, Tillæg A., Sp. 1207—10¹⁾, og Grunden til, at man i Loven af 1862 § 1 kun har nævnt Gader og »Landeveje«, har vel ogsaa kun været den, at der kun har foreligget Andragender om Tilladelse til Etablering af Sporveje saadanne Steder, se Motiverne til det til Grund for Loven liggende Lovforslag, Rigsdags Tidende for 1861, Anhang A., Sp. 633—36. At Bestemmelserne i Lovens § 2 om Benyttelse af Landevejslokomotiver (jfr. Ordene: »overalt i Kongeriget«) ere direkte anvendelige, ogsaa hvor Talen er om Benyttelse af Biveje, udtales i Skrivelse af 9. Marts 1899²⁾ fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Viborg Amt.

Hvad angaar *Arten af Driften* er der ikke Tvivl om, at

¹⁾ »Man har derhos anset det rettest at sætte »offentlige Veje« i Stedet for »Landeveje«. Thi vel er Lov af 23. Januar 1862 . . . i Praksis altid bleven anset anvendelig ogsaa paa offentlige Biveje, men efter at der ved Lov af 21. Juni 1867 om Bestyrelsen af Vejvæsenet er blevet opstillet en skarp Adskillelse mellem Landeveje og Biveje, kræver Tydelighed at ombytte Betegnelsen »Landeveje« med »offentlige Veje«.

²⁾ Utrykt. I Skrivelsen udtales tillige, at Fremførelse af Automobil-Damptræskeværker af den for disse almindelige Konstruktion efter Ministeriets Formening ikke falder ind under Bestemmelserne i § 2 i Lov af 23. Januar 1862.

Koncessionerne maa kunne gaa ud paa saavel Gods- som Personbefordring, ligesom den maa kunne begrænses til en af Delene. Med Hensyn til *Drivkraften* kan der derimod ligesom med Hensyn til Stedet for Udøvelse af Virksomheden være Tale om en Begrænsning ved den Koncessionshaveren meddelte Tilladelse. I saa Henseende er det foran berørt, at Loven af 23. Januar 1862 kun hjemlede Adgang til Koncession paa Hestesporveje. Loven af 20. Februar 1875 aabnede Adgang til Etablering af Dampsporveje, ligesom den hjemlede Ministeren Ret til at tillade Indførelsen af saadan Drivkraft i Stedet for Hestekraft paa Sporveje, anlagte i Henhold til Loven af 23. Januar 1862. Saadan Tilladelse maatte altsaa kunne meddeles, uden at der indrømmedes Kommunalbestyrelsen større Indflydelse paa Forholdet end oprindeligt tilstaaet. En tilsvarende Bestemmelse indeholdes derimod ikke i Loven af 10. April 1895, som hjemler Adgang til Meddelelse af Koncessioner til Drift af Sporveje med alle Slags Trækdyr saavelsom med enhver Art af Maskinkraft. Medens der saaledes i Medfør af sidstnævnte Lov kan gives Koncession til Udøvelse af Driften ved enhver Slags Drivkraft, bliver det en Følge af den ved de ældre Love fastsatte Begrænsning i denne Henseende, at der ikke af Ministeriet vilde kunne gives Tilladelse til paa en Hestesporvej eller Dampsporvej, anlagt i Henhold til den ældre Lovgivning, at anvende f. Eks. Elektricitet som Drivkraft, hvorimod der til en saadan Ændring af Driften maatte kræves en *ny Koncession* i Henhold til Bestemmelserne i Loven af 10. April 1895. I Praksis har man i Tilfælde af denne Art — nemlig hvor der ønskedes anvendt Lokomotivdrift paa Sporveje, til hvilke der i Henhold til Loven af 1862 var meddelt Koncession — ikke formelt udfærdiget nogen ny Koncession, hvorimod man *under Iagttagelse af Bestemmelserne i Loven af 1895* har udfærdiget det fornødne Tillæg til den ældre Koncession, se Bekendtgørelser Nr. 185 af 31. December 1900¹⁾ og Nr. 156 af 13. Oktober 1905¹⁾.

¹⁾ Lovtidende A.

Udover de ved fornævnte Love fastsatte Begrænsninger kan Ministeren ikke meddele Eneretsbevillinger. Forsaavidt der derfor maatte blive Spørgsmaal om Indrømmelse af en Sporvejskoncession med videre gaaende Rettighed i nogen Retning (f. Eks. for et længere Tidsrum end hjemlet ved Lovene) eller overhovedet om Meddelelse af Koncession under Forhold, som ikke omfattes af den almindelige Sporvejslov, kræves hertil ny *særlig Lovhjemmel.*

Det er en Selvfølge, at offentlig Sporvognskørsel ikke bør kunne tillades etableret i Gader og Veje, uden at der indrømmes vedkommende Vejejer en vis Indflydelse paa Ordningen af Forholdene. Forsaavidt Vejejeren ikke er Staten selv, kræves der derfor til Etablering af Sporveje *foruden Ministerens Tilladelse tillige en Henvendelse til Vejejeren*, der — af Hensyn til den øvrige Vejfærdsel m. v. — bør have Adgang til at foreskrive sine særlige Betingelser for Meddelelse af Tilladelsen. De fornødne Bestemmelser i saa Henseende indeholdes da ogsaa i de foran omhandlede Sporvejslove.

Loven af 23. Januar 1862 § 1 bestemte, at der fra »vedkommende Vejautoriteter, navnlig Købstadkommunalbestyrelser og Amsraad« skulde *indhentes Betænkning*, forinden Indenrigsministeriet foreskrev de Betingelser, under hvilke samme vilde meddele Koncessioner til Anlæg og Benyttelse af Sporveje. Der var altsaa tilsikret Vejautoriteterne Adgang til at afgive Betænkning over saadanne Foretagender, men Kommunalbestyrelserne havde ikke Ret til at modsætte sig Gennemførelsen af et Sporvejsanlæg; Regeringen maatte kunne meddele Tilladelse til et saadant paa Trods af vedkommende Kommunalbestyrelses Protest. Heller ikke var der tilstaaet Kommunerne særlige Rettigheder af nogen Art ved Koncessionernes Ophør. Forsaavidt Eneretsbevilling til Sporvejsdriften tilstodes for et længere Tidsrum end 20 Aar, skete det nemlig kun paa den Betingelse, at det hele Anlæg ved Koncessionens Udløb uden Vederlag tilfaldt *Staten* som Ejendom, og i modsat Fald kunde Staten formentlig forbeholde sig en lignende Ret, hvis den ikke foretrak at forlænge Fristen for Koncessionen i

Overensstemmelse med, hvad der er bemærket nedenfor i Afsnit 6, Side 114. Forsaavidt Vejejen var en anden end Staten, var sammes Indflydelse paa Sporvejens Anlæg og Drift m. v. saaledes ikke meget betydelig.

Efter at Hovedlandevejene og Hovedlandevejsgaderne i Danmark i Henhold til Lov af 21. Juni 1867 vare overdragne fra Staten til vedkommende Amsraad, henleledes Opmærksomheden ganske naturligt paa, at den sidst anførte Bestemmelse i § 1 i Lov af 23. Januar 1862 ikke længer kunde anses for naturlig, og at Vejautoriteternes Indflydelse paa Anlæg og Drift af offentlige Sporveje i det hele burde være større end hjemlet ved nysnævnte Lov.

En Ændring i førstnævnte Henseende indførtes derfor ved Dampsporvejsloven af 20. Februar 1875, idet det i denne Lov foreskrevs, at ikke Staten, men den Købstads-, Amts- eller Sognekommune, paa hvis Grund Sporet var anlagt, skulde træffe Bestemmelse om, hvorledes der skulde forholdes ved Udløbet af en Koncession. I dette Tilfælde var vedkommende Kommune — forsaavidt Fristen for Koncessionen ikke paa sammes Anbefaling forlængedes, jfr. nærmere nedenfor i Afsnit 6, Side 114 — berettiget til at vælge mellem enten at fordre Sporet fjernet og Gaden eller Vejen atter istandsat for Koncessionshaverens Regning, eller at fordre sig Sporet med dertil hørende Driftsmateriel overdraget for et Beløb, der fastsattes ved Taksation af uvillige, inden Retten udmeldte Mænd. Var Sporet ført over flere Kommuners Grunde, og der mellem Kommunerne opstod Meningsforskel om, hvorledes Forholdet skulde ordnes ved Enerettens Udløb, afgjordes Spørgsmaalet af Ministeren, efter at vedkommendes Betænkning var indhentet.

I øvrigt var Forholdet ifølge den her omhandlede Lov fremdeles det, at Vejbestyrelsernes Indflydelse paa Koncessionerne var indskrænket til en Adgang til at *afgive Betænkning* over Spørgsmaalet, medens Ministeriet fastsatte samtlige Betingelser med Hensyn til Anlægets Udførelse og Benyttelse. Forsaavidt der rejstes Spørgsmaal om Forlængelse af Fristen

for Koncessionen, kunde saadan Forlængelse dog kun ske med den lokale Myndigheds (Kommunalbestyrelsens) *Samtykke*, idet Ministeren kun paa sammes Anbefaling var berettiget til at forlænge Tidsfristen. Udtrykket »vedkommende Vejautoriteter« i Loven af 23. Januar 1862 er i Loven af 1875 ombyttet med: »vedkommende kommunale Bestyrelse«, og i Loven af 10. April 1895 § 1 benyttes et lignende Udtryk (»vedkommende kommunale Styrelse«). Der er dog ikke Tvivl om, at Retten er tillagt vedkommende Kommune alene i dens Egenskab af Vejautoritet, saa at samtlige Udtryk i Virkeligheden ere synonyme, og en Grund til at foretrække et af de sidste Udtryk maa f. Eks. for Københavns Vedkommende søges i Hensynet til at præcisere, at Retten er tillagt den hele Kommunalbestyrelse og ikke blot Magistraten¹⁾.

Ved Loven af 10. April 1895 forandres Vejbestyrelsernes (Kommunernes) Stilling til Spørgsmaal om Meddelelse af Sporvejskoncessioner ganske. *Ifølge denne Lovs § 1, 1. Stk., sidste Punktum, kan Eneretsbevilling til Sporvejes Anlæg og Drift meddeles saavel Kommuner som private.* Gives Bevillingen til en anden Kommune end den, over hvis Grund Sporvejen føres, vil Forholdet i enhver Henseende blive ganske det samme, som naar Bevillingen gives til en privat, og naar der i det følgende tales om Meddelelse af Eneretsbevillinger til private, sigtes derfor herved ogsaa til Tilfælde, hvor Bevillingen meddeles en udenfor staaende Kommune. Forsaavidt en Eneretsbevilling derimod gives til Kommunalbestyrelsen for den Kommune, paa hvis Grund Sporvejen anlægges, vil Stillingen i flere Henseender blive en anden end i de foran ommeldte Tilfælde, og det vil derfor blive nødvendigt i det følgende at omhandle Tilfældene af sidstnævnte Art særskilt.

I. I Overensstemmelse med Lovens eget System skal her først gives en Fremstilling af Lovens Bestemmelser for det Tilfælde, at Eneretsbevilling til en Sporvejs Anlæg og Drift

¹⁾ Jfr. med Hensyn til Loven af 1895 Forhandlingerne i Folketinget (Rigsdags Tidende for 1894—95, Folketingets Forhandlinger, Sp. 3573—74).

attraas af *en privat* (eller en udenfor staaende Kommune). Ifølge Lovens § 1 er det i saadant Tilfælde en Betingelse for, at Ministeren for offentlige Arbejder kan meddele Eneretsbevilling til at drive Sporvognskørsel, *at vedkommende kommunale Styrelse* (Byraad, Amdsraad eller Sogneraad, i København den samlede Kommunalbestyrelse) *har meddelt Samtykke* til det paagældende Anlæg. Kun naar saadant Samtykke foreligger, kan Eneretsbevillingen gives. Det tilføjes derefter, at »de nærmere Betingelser med Hensyn til et saadant Anlægs Udførelse og Benyttelse samt Regler for Forholdets Ordning ved Enerettens Udløb fastsættes ved Overenskomst mellem den kommunale Styrelse og Eneretsansøgeren under Ministerens Approbation«.

Det er saaledes ifølge Loven af 10. April 1895 vedkommende Kommunalbestyrelse, der har Afgørelsen af, hvorvidt et Sporvejsanlæg maa komme til Udførelse, ligesom den fastsætter sine Vilkaar for samme og giver Bestemmelser for Driften af Sporvejen samt for, hvorledes Forholdet skal ordnes ved Enerettens Udløb. Statens Opgave er derimod begrænset til at paase, at de fornødne tekniske eller offentlige Hensyn ved Foretagendets Etablering ske Fyldest, ligesom naturligvis kun Statsmagten kan træffe Bestemmelse om Meddelelse af *Eneret* til Etablering af et saadant Foretagende til offentlig Brug¹⁾. Det er dog en Selvfølge, at Ministeren ikke er bunden til at tage Betingelserne for Sporvejens Anlæg og Drift ganske som de foreligge i Overenskomsten mellem Eneretsansøgeren og vedkommende Kommune. I Eneretsbevillingen maa han kunne supplere Betingelserne med en Række andre, begrundede i tekniske, statslige og andre offentlige Hensyn, men derimod

¹⁾ Jfr. Bemærkningerne til § 1 i det Rigsdagen i Samlingen 1893—94 forelagte Lovudkast, Rigsdags Tidende for 1893—94, Tillæg A., Sp. 1967: »gives Vejbestyrelsen Ret til at bestemme om, hvor og paa hvilke Betingelser Spor skulle kunne nedlægges i Vejene og benyttes til Sporvejskørsel, medens der af Hensyn til det offentlige Interesser forbeholdes Indenrigsministerens Approbation paa den trufne Ordning, ligesom det som hidtil maa være Indenrigsministeren, der meddeler Eneret til Sporvejens Drift«.

ikke med saadanne, som bero paa private Hensyn eller lign. eller paa blot Vilkaarlighed; dog maa det vistnok antages, at Ministeren ikke er berettiget til at meddele en Eneretsbevilling, som indeholder Bestemmelser, mod hvilke vedkommende Kommunalbestyrelse protesterer. I Tilfælde af saadan Uenighed er Ministeren derfor henvist til at afslaa at give Koncessionen. Specielt opstaar der Spørgsmaal om, hvorvidt Ministeren vil kunne meddele Koncession *for et længere Tidsrum*, end Kommunalbestyrelsen ønsker at tillade. Til Fordel for en saadan Beføjelse for Ministeren kan anføres, at Overenskomsten med Kommunen ifølge Lovens Ord kun skal omhandle Betingelserne med Hensyn til Anlæggets Udførelse og Benyttelse samt Regler for Forholdets Ordning ved Enerettens Udløb. Paa den anden Side kan henvises til, at der ifølge §'ens 1. Stk. kræves »Samtykke til det paagældende Anlæg« fra Kommunalbestyrelsen, et Udtryk der vistnok maa forstaas som enstydigt med Samtykke til Sporvejens Etablering og Benyttelse. Naar hertil føjes, at Spørgsmaalet om Varigheden af Koncessionen vistnok bør henregnes til »Betingelserne med Hensyn til Anlæggets Benyttelse«, samt den Omstændighed, at Ministerens Deltagelse i Forholdets Ordning ifølge Motiverne til det oprindelige Lovudkast indskrænker sig til Varetagelsen af *det offentliges Interesser*, hvorunder næppe kan henføres Spørgsmaal om Koncessionernes Varighed indenfor den ved Loven fastsatte yderste Tidsfrist, synes det rettest at antage, at Ministeren ikke er berettiget til at indrømme Koncessionen for længere Tid end bifaldet af Kommunen.

Medens det saaledes er Hovedreglen, at en Eneretsansøger ikke kan opnaa Koncession uden forud at have opnaaet Overenskomst om alle Punkter vedrørende Anlæg og Drift m. v. med vedkommende Kommunalbestyrelse(r), gives der dog en Undtagelse fra denne Regel. I Lovens § 3, 1. Stk. hedder det nemlig: »Naar et projekteret Anlæg berører flere Kommuner, og der ikke opnaas Overenskomst imellem Eneretsansøgerne og samtlige kommunale Styrelser (jfr. § 1), kan Sagen af en eller flere af de interesserede kommunale Styrelser

indbringes for vedkommende Minister, der træffer fornøden Afgørelse, dog at det ikke kan paalægges nogen Kommune mod dens Ønske at deltage i Bekostningen ved et Sporvejsanlæg eller dets Drift«.

Den foran omhandlede Hovedregel kommer saaledes til Anvendelse i alle Tilfælde, hvor et Sporvejsanlæg alene ønskes etableret i en enkelt Kommune, hvorimod Bestemmelsen i § 3, 1. Stk. er anvendelig, hvor et Anlæg ønskes udstrakt over to eller flere Kommuners Grund. Opnaas i saadant Tilfælde ikke Overenskomst om Anlægget med begge (alle) Kommunalbestyrelser, kan Anlægget ikke desto mindre komme til Udførelse, forsaavidt en eller flere af Kommunalbestyrelserne ønsker at indanke Sagen for vedkommende Minister, der da bestemmer, om Anlægget maa bringes til Udførelse og eventuelt — i det Omfang, hvori det er fornødent — bestemmer Vilkaarene for Udførelsen. Ministeren kan dog ikke paalægge nogen Kommune mod dens Ønske at deltage i Bekostningen ved et Sporvejsanlæg eller dets Drift, og endvidere maa det under Hensyn til Bestemmelsen i § 1, 1. Stk., antages, at Ministeren ikke maa fravige de forskellige Kommunalbestyrelseres Ønsker i større Omfang, end det er nødvendigt til Sikring af Anlæggenes Gennemførelse, jfr. Udtrykket »fornøden Afgørelse«. Den eller de Kommuner, der har indbragt Sagen for Ministeren, maa derhos — forsaavidt den (de) ikke kan enes med Ministeren om Fastsættelsen af Vilkaarene for Sporvejsanlægget, — kunne frafalde Ønsket om Sagens Gennemførelse. Den Ministeren i Henhold til § 3, 1. Stk., tilkommende Myndighed kan kun udøves efter Andragende fra en af de paagældende Kommunalbestyrelser, men aldrig efter Andragende fra en privat Koncessionssøger.

II. I § 1, 1. Stk., sidste Punktum i Loven af 10. April 1895 hedder det: »Saadan Eneret kan meddeles saavel Kommuner som private«.

Der er ingen Tvivl om, at der ved denne Bestemmelse i første Række har været tænkt netop paa det Tilfælde, at Kommunalbestyrelsen for den Kommune, i hvilken den paa-

gældende Sporvej tænkes anlagt, selv ønsker Eneretsbevilling til Sporvejens Anlæg og Drift. I saadant Tilfælde bliver der naturligvis ikke Tale om Oprettelse af nogen Overenskomst forud for Meddelelsen af Eneretsbevillingen, og i Stedet for »Samtykke« fra vedkommende kommunale Styrelse træder dennes Beslutning om at begære sig Eneretsbevilling med-delt.

Bestemmelsen i Lovens § 3, 1. Stk., maa komme til Anvendelse (analogt) paa Anlæg, der berøre flere Kommuner, saavel i det Tilfælde, at kun *en* Kommunalbestyrelse (den koncessions-søgende) ønsker Anlægget fremmet, som hvor flere Kommunalbestyrelser ønske det, medens de ikke kunne enes om den nærmere Ordning af Forholdene. Ministeren maa i alle saadanne Tilfælde efter Begæring af en Kommunalbestyrelse frit kunne træffe fornøden Bestemmelse om Forholdets Ordning, dog saaledes, at det ikke kan paalægges nogen Kommune mod dens Ønske at deltage i Bekostningen ved et Sporvejsanlæg eller dets Drift, og end mindre at modtage Koncession paa nogen Del af Anlægget.

De ældre Sporvejslove indeholdt ikke udtrykkelig Hjemmel for Meddelelse af Eneretsbevillinger til Kommuner, men der synes dog næppe at være Grund til at betvivle, at saadanne Eneretsbevillinger maatte kunne gives før 1895.

Som det vil fremgaa af den som **Bilag 6** nedenfor aftrykte Fortegnelse over de ved Udgangen af Aaret 1914 eksisterende Sporvejskoncessioner, er det nu i Praksis blevet Hovedreglen, at Sporvejskoncessionerne meddeles til vedkommende Kommunalbestyrelser, og Forholdet har da i nogle Tilfælde været ordnet saaledes, at Kommunalbestyrelsen har overdraget Anlæggets Udførelse og bortforpagtet Driften af vedkommende Sporvej til en privat (et Aktieselskab), saaledes at denne *i Forhold til Kommunen* overtager samtlige ved Eneretsbevillingen givne Rettigheder og paalagte Forpligtelser, medens Kommunen vedblivende *overfor Staten* er at betragte som Bevillingshaver og saaledes bl. a. maa hæfte for Opfyldelsen af alle i Bevillingen fastsatte Forpligtelser. Denne Frem-

gangsmaade er udtrykkelig godkendt af Ministeriet for offentlige Arbejder, jfr. saaledes sammes Skrivelse af 20. Juni 1903¹⁾ til Amtmanden over Aarhus Amt.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om *Kommunalbestyrelsernes Stilling i Tilfælde, hvor der bliver Spørgsmaal om Forlængelse eller Fornyelse af en Eneretsbevilling*, bemærkes:

Loven af 23. Januar 1862 indeholder ingen Bestemmelser i denne Henseende. Dersom der derfor blev Tale om Forlængelse af Fristen for Eneretsbevillingen, kunde Kommunalbestyrelsen ikke have nogen større Indflydelse paa Spørgsmaalet end ved Meddelelsen af den oprindelige Koncession, altsaa kun en Adgang til at afgive Betænkning.

Anderledes stiller det sig efter Loven af 20. Februar 1875. Ifølge denne Lov er Ministeren kun beføjet til at forlænge Tidsfristen for Eneretten, naar den lokale Myndighed (den kommunale Bestyrelse) *anbefaler det*. Denne har saaledes her et Veto.

Loven af 10. April 1895, ifølge hvilken der kræves Samtykke fra vedkommende kommunale Styrelse til Etablering af en Sporvej, bestemmer endelig i § 1, 2. Stk., at Fornyelse af en Eneretsbevilling sker »under Iagttagelse af de i denne Lov indeholdte Bestemmelser«, hvilket vil sige, at der til Fornyelse ligesom til den oprindelige Erhvervelse af Eneretsbevillingen *kræves Samtykke* fra Kommunalbestyrelsen.

I det foregaaende er kun omhandlet det Tilfælde, at der meddeles *Eneretsbevilling* til Anlæg og Drift af en Sporvej i offentlig Gade eller Vej, og kun herom handle Sporvejslovene. Det Spørgsmaal rejser sig imidlertid, hvorledes det forholder sig, naar der kun maatte ønskes *en simpel Tilladelse uden Eneret* til Anlæg og Drift af en Sporvej, om enten Ministeren eller den Kommunalbestyrelse, under hvilken den paagældende Gade eller Vej henhører, kan meddele saadan Tilladelse paa

¹⁾ Utrykt.

egen Haand, samt om det kan ske uden de ved Sporvejslovene fastsatte Begrænsninger i Henseende til Driftsmaade m. v.

Det er foran, Side 52—53 omtalt, at Regeringen, inden en Sporvejslovgivning var kommen til Eksistens, har meddelt en Tilladelse af denne Art og i det hele ansaa sig beføjet til at give saadanne Tilladelser, naar der ikke til disse ønskedes knyttet Eneret. Der er heller ikke Tvivl om, at simpel Tilladelse til Etablering af Sporveje ogsaa kunde gives efter 1862 og fremdeles kan indrømmes. Herimod kan ikke indvendes, at Loven af 23. Januar 1862 i § 2 udtrykkelig udtaler, at der til Benyttelse af Landevejslokomotiver kan gives saavel »Tilladelse« som »Eneret«, medens der i § 1 med Hensyn til Sporveje alene tales om Meddelelse af Koncessioner »med Eneret«, thi Grunden til denne Forskel er den, at medens man ansaa det for aldeles utvivlsomt, at Ministeren kunde meddele *Tilladelse uden Eneret* til Etablering af Sporveje, ansaas det for rettest at søge Lovgivningsmagtens Tilslutning til Spørgsmaalet om, hvorvidt det i det hele taget burde tillades, at Lokomotiver kørte paa Vejene¹⁾. Det maa saaledes antages, at Tilladelse uden Eneret til Etablering af Sporveje stedse har kunnet gives og fremdeles kan gives. Et Spørgsmaal bliver det kun, *hvem der ifølge den bestaaende Lovgivning er kompetent til at meddele saadan Tilladelse*. Før Loven af 1895 traadte i Kraft, maatte Tilladelsen formentlig kunne gives af *vedkommende Minister*, der dog forinden maatte indhente Betænkning fra de paagældende Vejautoriteter (Kommunalbestyrelser), forsaavidt Sporvejen ønskedes etableret andetsteds end i Statens egne Landeveje. Dette følger ligefrem af Ordene i Lovene af 1862 og af 1875, jfr. navnlig i den sidste Modsætningen mellem 1ste og 2det Punktum, jfr. i øvrigt ogsaa Indenrigsministeriets Skrivelse af 21. Februar 1887²⁾ til Amtmanden over Ribe Amt, *hvorved i Henhold til Lov af 20. Februar 1875* indtil

¹⁾ Jfr. Motiverne til det til Grund for Loven liggende Lovforslag, Rigsdags Tidende for 1861, Anhang A., Sp. 633—36, samt Ministerens Udtalelser i Landstinget, Rigsdags Tidende for 1861, Landstingets Forhandlinger, Sp. 81.

²⁾ Utrykt.

videre gaves Tilladelse til Etablering af et Mergelspor fra Stilbjerg i Ringgive Sogn til Eg i Grindsted Sogn. I Indenrigsministeriets Skrivelse af 13. Marts 1874¹⁾ til Maribo Amt synes det dog antaget, at Meddelelsen af en simpel Tilladelse maatte bero paa *Vejautoriteternes Samtykke*. Paa den anden Side kunde der ingen Tvivl være om, at *Vejautoriteterne ikke paa egen Haand kunde meddele Tilladelse* til Anlæg og Drift af Sporveje, selv om der ikke til Tilladelsen skulde knyttes nogen Eneret. Af de samme Grunde, som ellers gøre sig gældende (Sikkerhedshensyn o. s. v.), maatte Ministeriet i hvert Fald have et Veto, og det var aabenbart begge Loves Opfattelse, at Tilladelsen ogsaa rent formelt kun kunde meddeles af Ministeriet. Angaaende Administrationens Stilling til Spørgsmaal om Tilladelse uden Eneret til Etablering af Sporveje til offentlig Trafik kan forøvrigt ogsaa henvises til Ministeriets i forrige Afsnit, Side 27, omhandlede Skrivelse af 28. April 1894 angaaende Etablering i Veje af rent private Spor og mange senere Skrivelser vedrørende lignende Sager. Det maa nemlig anses for en Selvfølge, at Ministeriet, naar det ønsker sig forelagt til Approbation Betingelserne for et til privat Brug bestemt Spors Anbringelse i en Vej, saa meget mere maa forbeholde sig saadan Approbation, hvor Talen er om et Anlæg bestemt til offentlig Brug.

Tvivlsomt var det, om en simpel Tilladelse i noget Tilfælde kunde gives paa lempeligere Vilkaar end en egentlig Eneretsbevilling, f. Eks. for længere Tid end en saadan og uden at der til den knyttedes nogen Hjemfaldsret til Stat eller Kommune. Ordene navnlig i Loven af 1875 tale unægtelig for den bekræftende Besvarelse af dette Spørgsmaal, der ogsaa synes forudsat i den nysnævnte Skrivelse af 13. Marts 1874; men reale Grunde tale nærmest derimod, idet en Tilladelse i mange Tilfælde vil være omtrent lige saa meget værd som en Eneretsbevilling. Sammenhængen er derfor maaske den, at man kun har tænkt sig en simpel Tilladelse givet rent midlertidig eller indtil videre. Skulde den gives paa anden Maade,

¹⁾ Utrykt.

og uden at Reglerne om Eneretsbevillinger vare iagttagne, maatte de paagældende Vejautoriteters Samtykke i hvert Fald indhentes, og der kunde vel endog rejses Tvivl om, hvorvidt Ministeren selv under denne Forudsætning kunde binde det offentlige for mere end 40 Aar.

Loven af 10. April 1895 angaar ifølge sine Ord kun Eneretsbevillinger, men den maa utvivlsomt forsaavidt være anvendelig ogsaa paa simple Tilladelser, som disse ikke kunne gives af Ministeriet mod de paagældende Vejautoriteters Ønske, og paa den anden Side heller ikke af disse uden Ministeriets Sanktion. Vejautoriteterne maa selvfølgelig ved Meddelelsen af en simpel Tilladelse for deres Vedkommende være lige saa frit stillede, som hvor det drejer sig om Eneretsbevillinger, men næppe heller friere. Saaledes synes de end ikke med Ministerens Samtykke at burde kunne binde Kommunen for mere end 40 Aar. Reglerne i Lovens § 2 og § 3, 2. Stk. om Hjemfaldsretten blive ikke anvendelige, hvor der kun foreligger en simpel Tilladelse. Bestemmelsen i § 3, 1. Stk. synes heller ikke at burde bringes til Anvendelse (analogt), hvor der kun er Spørgsmaal om Opnaelse af en simpel Tilladelse; i hvert Fald bør den ikke bringes til Anvendelse uden Forbehold af Hjemfaldsret for Kommunerne i Overensstemmelse med Lovens § 2 (efter højst 20 Aars Forløb).

Sporvejslovene finde alene Anvendelse, hvor Talen er om Etablering af Sporveje i *offentlige* Gader og Veje. Det siger sig selv, at det offentlige ikke kan meddele *Eneretsbevilling* til Sporvejes Anlæg og Drift i *private Veje*. Det maa altid blive den private Vejejers egen Sag at afgøre, om og eventuelt paa hvilke Vilkaar en Sporvej maa etableres i hans Vej af Trediemand; det bliver altsaa *den private*, som maatte tilstaa Eneretten og bestemme Vilkaarene for denne (uafhængigt af Bestemmelserne i Sporvejsloven); men Begrebet *Eneretsbevilling* forudsætter overhovedet, at Retten tilstaaes af en offentlig Autoritet. Der er i øvrigt intet til Hinder for, at der i en privat Vej etableres en Sporvej *til offentlig Trafik*, men Anlæg og

Drift maa da undergives behørig Kontrol fra det offentlige Side (Ministeriets og Politiets), hvorfor Anlægget heller ikke bør paabegyndes uden Ministeriets Godkendelse. Et saadant Sporvejsanlæg i en privat Vej kan dernæst meget vel sættes i Forbindelse med en Sporvejslinie, til hvilken Eneretsbevilling er meddelt i Henhold til Sporvejsloven, jfr. Skrivelser af 17. Maj 1906¹⁾ og af 22. December 1911¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Københavns Magistrat, hvorefter en saadan forenet Drift kun med Tilladelse fra Ministeriet kan tilstedes og kun paa Betingelse af, at Sporvejslinien i den private Vej (Gade) med Hensyn til Anlæg, Drift og Tilsyn dermed underkastes lignende Vilkaar som Sporveje i offentlige Veje og Gader.

Angaaende en Koncessionshavers Stilling, hvor der bliver Spørgsmaal om *Udvidelse af bestaaende Anlæg*, bemærkes:

Til saadanne *mindre Udvidelser* af Jernbane- og Sporvejsanlæg, der ikke kunne betegnes som Etablering af en ny offentlig Færdselslinie — saasom Udvidelse af Stations- og Remiseanlæg, Anlæg af Krydsningsspor og nye Stationer, Holdepladser, Billetsalgssteder og saakaldte offentlige Sidespor²⁾ samt af private Sidespor — kræves for *Jernbanernes* Vedkommende ikke særlig Lovhjemmel eller ny kongelig Bevilling. Derimod kræves til saadanne Udvidelser saavel af Jernbane- som af Sporvejsanlæg Ministeriets Tilladelse allerede af den Grund, at det maa være Ministeriet forbeholdt at øve Kontrol med de nye Anlægs Forsvarlighed. Forandringer af de nævnte Arter kunne dog ogsaa have en saa omfattende Karakter, at Lovhjemmel for Udførelsen maa anses fornøden, forsaavidt angaar Jernbaner, jfr. saaledes Lov af 13. Marts 1863 om Opførelsen af en ny Banegaard ved København m. m. Til *Sporvejsudvidelser* af denne Art kræves dernæst tillige, at vedkommende Kommunalbestyrelse faar den samme

¹⁾ Utrykt.

²⁾ En Art Stationer med Ekspedition af Vognladningsgods.

Indflydelse paa Forholdets Ordning som paa Etableringen af et nyt Sporvejsanlæg, forsaavidt Udvidelsen foregaar paa offentligt Gade- eller Vejareal; nu kræves i saadant Fald altsaa i Henhold til Loven af 10. April 1895 Samtykke fra Kommunalbestyrelsen.

Til *Forlængelse i egentlig Forstand* af bestaaende Jernbane- og Sporvejsanlæg og til *Anlæg af Sidebaner og Sidelinier til Sporveje* kræves ganske det samme som til Anlæg af helt nye Jernbaner og Sporveje, altsaa til *Jernbaneudvidelsen* speciel Lovhjemmel samt — naar ikke anderledes er bestemt ved Lov — kongelig Koncession, jfr. eksempelvis § 5 i Lov Nr. 84 af 8. Maj 1894 samt Bekendtgørelse af 27. September 1894 om Tilladelse for Driftsselskabet for Gribskovbanen til at forlænge denne Bane fra Græsted til Gilleleje. I dette Tilfælde meddeltes Tilladelsen med særlig Hjemmel i fornævnte Lov af Ministeren, hvorimod f. Eks. Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6 gaar ud fra, at en Række private Jernbaner, der ere at anse som og ogsaa senere ere anlagte som Forlængelser (Udvidelser) af ældre Jernbaner, ikke kunne tillades anlagte af Ministeren, men at der til deres Etablering kræves kongelig Koncession, hvilken Fordring ogsaa i Praksis er bleven overholdt ved Udfærdigelsen af Koncessionerne. Til *Sporvejsudvidelse* af den her omhandlede Art kræves Opfyldelse af samtlige Bestemmelser i Sporvejsloven, nu altsaa Loven af 10. April 1895. Ministeriets Tilladelse til saadanne Udvidelser plejer at meddeles gennem Udfærdigelsen af en saakaldet Tillægskoncession. I § 2, 1. Stk., sidste Punktum i Loven af 1895 findes optaget en særlig Bestemmelse om Kommunalbestyrelsens Adgang til i Tilfælde af denne Art at forbeholde sig Indløsningsret til Udvidelsen paa samme Tidspunkt, paa hvilket det oprindelige Sporvejsanlæg kan kræves overtaget af Kommunen.

Det er, som oftere foran berørt¹⁾, en Selvfølge, at der til *Indførelse af offentlig Trafik* paa et til ren privat Brug anlagt Spor maa stilles Krav om Opfyldelse af de samme Fordringer, som forlanges opfyldte *ved Anlæg* af Jernbaner eller Sporveje til almindelig Brug. Dette, der følger af, at de paagældende Fordringer ellers praktisk set ikke vilde kunne overholdes, udtales forsaavidt angaar Jernbaner i den foran Side 46 anførte Skrivelse af 18. August 1904 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Maribo Amt. Denne Skrivelse var foranlediget ved et til Ministeriet indkommet Andragende om Tilladelse til at benytte til almindelig Trafik nogle til privat Roetransport paa Lolland anlagte Spor. Da Ønsket om denne Ændring i Sporenes Benyttelse imidlertid fastholdtes, blev der i Rigsdagssamlingen 1904—05 ved privat Initiativ i Folketinget indbragt et Lovforslag desangaaende. Forslaget ophøjedes til Lov under 14. April 1905 (Lov Nr. 59 om en Jernbane fra Øster Ulslev til Maribo). I et Tilfælde, som det her ommeldte, maa Ejeren af det private Spor, som ønskes anvendt til offentlig Trafik, naturligvis ogsaa erhverve en kongelig Koncession til saadan Drift, jfr. Bestemmelserne i nysnævnte Lov.

Til Slutning skal her endnu undersøges, om den private (eventuelt Kommunen), som ønsker at anlægge og drive Jernbaner eller Sporveje, foruden at indhente Tilladelse fra de foran nævnte Myndigheder yderligere maa indhente særlig Autorisation af anden Art eller i øvrigt har andet at iagttage ligeoverfor det offentlige.

Med Hensyn hertil bemærkes:

Det er allerede foran Side 14 berørt, at Bestemmelserne i Lov Nr. 77 af 19. April 1907 ere anvendelige paa saavel Jernbaner som Sporveje, der drives ved Elektricitet.

¹⁾ Afsnit 2, Side 34 og Afsnit 3, Side 37.

Bestemmelserne i Lov Nr. 125 af 29. April 1913 om Motorkøretøjer ere ikke anvendelige paa Jernbaner eller Sporveje, jfr. Lovens § 2, 2. Stk.

Da Befordringsvirksomhed i hvert Fald til en vis Grad maa henføres under Begrebet »Næring«, rejser sig det Spørgsmaal, om ikke Jernbane- og Sporvejsdrift ere undergivne Næringslovgivningen, saa at det bl. a. maa paahvile Koncessionshaverne efter Omstændighederne at forskaffe sig Næringsadkomst til Udøvelse af Virksomheden.

Et herhen hørende Spørgsmaal, nemlig hvorvidt Jernbanedrift var »borgerlig Næring« og saaledes omfattedes af Bestemmelserne i Fimaloven af 23. Januar 1862, har i sin Tid været forelagt Indenrigsministeriets 2det Departement til Besvarelse, og blev af samme i Skrivelse af 27. Juli 1878 besvaret benægtende¹⁾. Denne Afgørelse maa utvivlsomt anses for rigtig. I det hele hører hverken Jernbane- eller Sporvejsdrift ind under Begrebet Næringsdrift i egentlig Forstand. Dette Begreb omfatter ikke saadanne Virksomheder, for hvis Udøvelse der er givet særlige Lovregler, jfr. hvad der er anført Side 60 og Side 87—90 i den under 13. Juli 1893 afgivne Betænkning af den af Indenrigsministeriet nedsatte Kommission til Forberedelse af en Revision af Næringslovgivningen. Med Hensyn til Administrationens Stilling til Spørgsmaalet kan — foruden til det foran anførte — henvises til, at der ikke i Jern-

¹⁾ I Skrivelsen udtales, at »medens Udøvelse af borgerlig Næring ifølge de bestaaende Lovregler staar aaben for alle, naar de opfylde de i Lovgivningen herfor fastsatte Betingelser samt i visse Tilfælde erhverve særlig Bevilling til at drive Næringen, er Forholdet ordnet paa anden Maade, forsaavidt angaar Jernbanedrift, idet denne overhovedet ikke kan udøves af private, medmindre der i ethvert enkelt Tilfælde er erhvervet en Lov, der hjemler, at Jernbanedrift udøves af den private. Da det saaledes ved Lovgivningen er fastslaaet, at den Virksomhed, der gaar ud paa ved Fremførelse paa Jernbane at transportere Personer og Gods, er undtaget fra det Indbegreb af Næringer, hvilke det staar Landets Borgere frit at drive, kan Jernbanedrift formentlig ikke falde ind under Begrebet om »borgerlig Næring«, og Fimaloven maa som Følge heraf være uanvendelig paa Udøvelse af Jernbanedrift«.

bane- og i nyere Tid heller ikke i Sporvejskoncessioner¹⁾ saaledes som i de gennem Indenrigsministeriet udfærdigede Bevillinger til Udøvelse af visse Næringsvirksomheder optages noget Forbehold om Erhvervelse af Næringsbevis. Som Mod-sætning til de her omhandlede Koncessioner kan i saa Henseende ogsaa anføres den nedenfor i Afsnit 5, Side 77 omhandlede »Koncession« af 29. November 1881 (jfr. Bestemmelsen i § 11).

Bestemmelserne i Lov Nr. 98 af 10. Maj 1912 om Bogføring ere anvendelige paa Jernbane- og Sporvejsdrift, jfr. Lovens § 1 samt Skrivelse af 11. September 1912²⁾ fra Ministeriet for Handel og Søfart til Ministeriet for offentlige Arbejder, hvori en Jernbanebestyrelses Forespørgsel om, hvorvidt den nævnte Lovs Bestemmelser ere anvendelige paa Jernbaner, besvares derhen, at førstnævnte Ministerium maa holde for, at Spørgsmaalet maa besvares bekræftende.

Forsaaaviddt en Jernbane eller Sporvej ikke drives af Enkeltmand men — saaledes, som det i Almindelighed er Tilfældet, — af et Aktieselskab, bør Selskabets Firma m. v. anmeldes til Firmaregistret, jfr. Lov Nr. 23 af 1. Marts 1889. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvem der retsgyldigt bør kunne tegne et Jernbaneselskabs Firma, har Indenrigsministeriet i Skrivelse af 13. December 1897²⁾ til den kgl. Kommissarius ved Hillerød—Frederiksværk Jernbane udtalt, at Anmeldelsen til Firmaregistret bør lyde paa, at Direktionen (Bestyrelsen) ved Formandens og en af de andre Direktørers (Bestyrelsesmedlemmers) Underskrift forbinder Selskabet, samt

¹⁾ I ældre Sporvejskoncessioner stilledes der Krav om, at Koncessionshaveren eller hans Fuldmægtig skulde have Næringsret i vedkommende Kommune, jfr. § 20 i Slutningen i Koncession af 23. Oktober 1883 til Anlæg og Benyttelse af en Sporvej fra Frederiksberg til Nørrebro; men saadan Fordring er ikke opstillet i nyere Tid.

²⁾ Utrykt.

at Driftsbestyreren har Prokura. Herved maa dog mærkes, at Betingelsen for, at en saadan Anmeldelse til Registret kan antages, er, at den har Hjemmel i de for Baneselskabet lovligt udfærdigede og vedtagne Love, da der ikke til Firmaregistret kan tilføres andet vedrørende et Aktieselskab, end hvad der stemmer med sammes Love og øvrige for Selskabet lovligt vedtagne Bestemmelser, jfr. Loven af 1. Marts 1889 § 19.
