

8. KONCESSIONSHAVERNES ØVRIGE RETTIGHEDER OG PLIGTER.

Ved Siden af Koncessionernes i de tre foregaaende Afsnit omhandlede dels begrebsmæssige Indhold, dels ifølge den positive Ret hertil nøje knyttede Bestemmelser vedrørende Koncessionshavernes Rettigheder og Pligter, indeholde Jernbane- og Sporvejskoncessionerne som foran i Afsnit 5, Side 81—84, berørt sædvanligvis endnu en Række Bestemmelser, ved hvilke der tillægges Koncessionshaverne yderligere Rettigheder eller paalægges dem forskellige særlige Forpligtelser og Indskrænkninger i deres Dispositionsfrihed. Saadanne Bestemmelser, som i sig selv ere mere tilfældige og ere uden egentlig Forbindelse med Koncessionsbegrebet, skyldes forskellige Hensyn. Paa den ene Side vil vedkommende Anlæg i flere Tilfælde være uigennemførligt, uden at der tillægges vedkommende Koncessionshaver visse Begunstigelser fra det offentliges Side, saasom Statshjælp, Ekspropriationsret, visse Skattebegunstigelser m. m.; paa den anden Side er det sædvanligt, at det offentlige til Gengæld for de Fordele, som indrømmes ved Koncessionens Meddelelse, betinger sig forskellige Ydelser af Koncessionshaveren. Dertil kommer, at Koncessionshaverne saavel ved Anlæg som ved Drift af Jernbaner og Sporveje i forskellige Retninger bringes i saadan Berøring med Omverdenen, som paakræver særlig Ordning og derfor nødvendiggør hertil sigtende Bestemmelser.

De saaledes til Koncessionerne knyttede særlige Bestemmelser ere dels af mere almindelig Karakter og derfor fælles

for alle Koncessioner af vedkommende Art eller for større Grupper af disse, dels specielle, begrundede i særegne Omstændigheder, som kun foreligge i enkelte Tilfælde, f. Eks. naar et Anlæg passerer et Fæstningsterrain ell. lign. Saadanne i specielle Forhold begrundede Bestemmelser paakræve ikke nærmere Omtale; her skal alene omhandles de mere almindelige Bestemmelser, som sædvanemæssigt pleje at knyttes til Koncessionerne (optages i disse).

De enkelte Bestemmelser af denne Art ville nedenfor hver for sig blive gjorte til Genstand for Omtale. Desuden skal nedenfor omtales visse ved Lovgivningen og paa anden Maade for Jernbaner truffne særlige herhen hørende Bestemmelser, som ikke pleje at nævnes i de for de enkelte Jernbaner udfærdigede Koncessioner.

A. Rettighederne.

1. Ekspropriationsretten.

Koncessionerne give deres Indehaver en Ret til at bringe vedkommende Anlæg til Udførelse og (eventuelt) til efter Anlæggets Fuldførelse at drive den paagældende Virksomhed.

Retten til Udførelse af *Anlægget* giver Koncessionshaveren Krav paa, at ingen Hindringer for Gennemførelsen af Anlægget opstaa. Ved *Jernbaneanlæg*, som jo almindeligvis nødvendigøre Erhvervelse af Trediemands Grund, tilstaas der derfor Koncessionshaveren *Ekspropriationsret*. I saa Henseende indeholder den danske Lovgivning i § 1 i Forordning af 5. Marts 1845 om Grundafstaaelse til Jernbaneanlæg den Bestemmelse, at de i Forordningen givne Regler skulle være anvendelige for *alle Jernbaneanlæg*, »hvad enten de udføres for Vor Kasses Regning, eller efter Vor allerhøjeste Koncession, af private Entreprenører«. Det slaas saaledes fast, at enhver paa lovlig Maade udfærdiget kongelig Koncession til Jernbaneanlæg giver Koncessionshaveren Ekspropriationsret, uanset om der herom maatte være givet nogen Bestemmelse i selve Kon-

cessionen. Naar der derfor i vedkommende Lov, som giver Hjemmel for Meddelelse af Koncession paa Jernbaneanlæg, eller i selve Koncessionen er optaget en udtrykkelig Bestemmelse om Ekspropriation af Grunde til Anlægget overensstemmende med fornævnte Forordning eller anden Lovbestemmelse, jfr. saaledes § 2 i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 og § 8 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 samt § 3, 1. Stykke i den under 5. Marts 1914 meddelte Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted, maa Bestemmelsen alene opfattes som tilsigtende at afgøre, *efter hvilke Regler* der skal gaas frem ved Ekspropriationen. Reglerne have nemlig i Henseende til S sammensætningen af vedkommende Taksationskommissioner været noget forskellige i vedkommende Love, jfr. nærmere nedenfor. Ogsaa hvor Talen bliver om Udvidelse af et bestaaende privat Jernbaneanlæg, indeholder Lovgivningen en almindelig Ekspropriationshjemmel i Lov Nr. 166 af 18. December 1897¹⁾.

De almindelige Bestemmelser angaaende Ekspropriation *til Anlæg af nye Jernbaner* findes som foran anført i Forordningen af 5. Marts 1845. Kilden til denne Forordning er Anordning for Hertugdømmerne Slesvig og Holsten af 17. Juni 1842 angaaende Anvendelse paa Jernbaneanlæg af den ved Forordningen (for Hertugdømmerne) af 28. November 1837 foreskrevne Fremgangsmaade ved Fastsættelse af Erstatning for de i Anledning af Vejanlæg afstaaede Grundstykker og Rettigheder, jfr. § 10 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840. Ved den nærmere Gennemgang af Bestemmelserne i Forordningen og de dertil sig sluttende Bestemmelser i fornævnte Lov af 18. December 1897 skal først omhandles Spørgsmaalet om

I. *I hvilke Øjemed Ekspropriation kan finde Sted.*

I saa Henseende er det ved Forordningens § 2 fastsat, at Grundafstaaelse for bestandigt kun kan fordres:

¹⁾ For Statsbanernes Vedkommende findes lignende Bestemmelser i Lov Nr. 57 af 12. April 1889.

- a) til Banen selv med Tilbehør samt til de fornødne Undvigepladser,
- b) til Banegaardene med alle til disse hørende Indretninger,
- c) til Boliger for Baneopsynsmænd og Banevogtere,
- d) til Kul- og Vand-Stationer,
- e) til Anlægget af saadanne nye Veje og Overkørsler, som ere nødvendige for at tilvejebringe den ved Anlægget afbrudte Kommunikation.

I §'ens 2. Stk. hedder det derefter:

»Til Opførelse af Varemagasiner eller andre Bygninger og Indretninger, der ikke staa i umiddelbar Forbindelse med Jernbanen, kan Grundafstaaelse ikke fordres, men alene søges tilvejebragt ved mindelig Overenskomst«.

De citerede Bestemmelser ere ikke at forstaa saaledes, at der kun skulde kunne eksproprieres til Anlæg af de i Bestemmelserne udtrykkelig nævnte Arter. Det er saaledes uantageligt, at der ikke f. Eks. ved Anlæg af en elektrisk Jernbane skulde kunne eksproprieres til elektriske Kraftstationer eller andre til den paagældende Driftsmaade knyttede Anlæg af anden Art end de i Forordningen af 5. Marts 1845 § 2 nævnte. Endvidere maa det anses for utvivlsomt, at der ogsaa kan fordres Grundafstaaelse til andre end de i §'en nævnte Anlæg, selv om de ere af en Art, som var vel kendt ved Forordningens Emanation, f. Eks. til Veje og Gangstier, som sætte vedkommende Jernbanes Stationer i Forbindelse med Omverdenen, men som ikke just ere nødvendige for at tilvejebringe den fornødne Kommunikation, jfr. H. R. D. af 27. Juni 1900¹⁾, hvorved statueredes, at det var stemmende med Frdg. af 5. Marts 1845 § 2 a) og b), at der i Anledning af Flytning af en Købstads Banestation var eksproprieret Grund til en ny og kortere Vej mellem den nye Station og Byen, eftersom Vejen maatte anses som et Tilbehør til den nye Bane, jfr. ogsaa en Hof- og Stadsrets Dom af 16. Juni 1873²⁾, ved hvilken en Jernbane er anset berettiget til af Skønhedshensyn at eks-

¹⁾ U. f. R. 1900, S. 569.

²⁾ U. f. R. 1873, S. 983.

propriere Arealer til Plæner og Busketter ved Indkørslen til en Banegaard. Endvidere er ved denne Dom saavel som ved en Højesteretsdom af 25. Januar 1912¹⁾ i Princippet godkendt Ekspropriation af Arealer, som foreløbig anvendtes til Haver for Jernbanefunktionærer.

I denne Sammenhæng kan tillige anføres en Skrivelse af 24. September 1878²⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Vemb—Lemvigbanen, i hvilken det er forudsat, at der kan eksproprieres til en Vejforlægning, der vel ikke er nødvendig, men dog ønskelig, da der ved Forlægningen opnaas bekvemmere Adgangsforhold til en Stations Varehus. Ligeledes skal nævnes en Skrivelse af 6. Juli 1906³⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved Amagerbanen, hvorved bl. a. godkendes en paa-tænkt Ekspropriation til Anlæg af Forbindelsesspor (Side-spor) fra nævnte Bane til Københavns Kommunes Gas- og Vandværk i Sundby samt til Kastrup og Dragør Havne paa Vilkaar, at de til disse Spor, til hvis Anlæg der ikke forelaa særlig Lovhjemmel, fornødne Arealer indlagdes paa Ejendoms kortene over Banen som denne tilhørende. Endelig skal oplyses, at det i Praksis er almindeligt, at der eksproprieres til Forbindelsesspor til permanente Grusgrave, jfr. i saa Henseende Skrivelse af 9. April 1910²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Bestyrelsen for det lolland-falsterske Jernbaneselskab.

I det hele maa de anførte Bestemmelser i Forordningen sikkert opfattes saaledes, at *Grundafstaaelse kan fordres til alle egentlige Jernbaneøjemed og saadanne Øjemed, som naturligt og sædvanligt ere knyttede til Jernbaners Anlæg*. Denne Forstaaelse finder Støtte i Bestemmelsen i § 2, 2. Stk. i Forordningen af 5. Marts 1845, hvori det til nærmere Forstaaelse af Bestemmelserne i §'ens 1. Stk. siges, at Grundafstaaelse ikke kan fordres til Opførelse af Varemagasiner³⁾ eller andre Bygninger

¹⁾ U. f. R. 1912, S. 258.

²⁾ Utrykt.

³⁾ Ikke at forveksle med »Varehuse«, som omfattes af Udtrykket »de til Banegaardene hørende Indretninger«.

og Indretninger, der ikke staa i umiddelbar Forbindelse med Jernbanen.

Som Tilfælde, i hvilke Undtagelsesbestemmelsen i Slutningen af §'en i Praksis er anset for at maatte komme til Anvendelse, kunne nævnes:

1. I Skrivelse af 25. Juni 1853¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane udtaler Ministeriet, at Forordningen ikke giver Hjemmel til at indtage Areal til Udgravning af Ler til Fabrikation af Mursten eller til Anlæg af Teglbrænderi til Fremstilling af Mursten til Anvendelse ved Bygningen af en Jernbane.

2. I Skrivelse af 22. August 1861¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane, jfr. Skrivelse af 5. Oktober s. A.¹⁾, udtaler Ministeriet: »at den fornødne Plads til Svellepræparation, der maa henregnes til de Indretninger, som ikke staa i umiddelbar Forbindelse med Jernbanen, ifølge Forordningen af 5. Marts 1845 § 2 ikke kan fordres ved tvungen Grundafstaaelse, men maa søges tilvejebragt ved mindelig Overenskomst«, jfr. Skrivelse af 7. August 1861 i USSINGS Reskriptsamling.

3. I Skrivelse af 17. April 1875¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Randers—Grenaa Banen udtaler Ministeriet, at der ikke i Forordningen af 5. Marts 1845 have Hjemmel til at ekspropriere Jord til et Vejanlæg, som ikke er nødvendigt for at sætte vedkommende Jernbanestation i Forbindelse med nærmeste offentlige Vej og derfor heller ikke agtes anlagt for Jernbanens Regning, men ved en Kommunes Foranstaltning.

Afgørelsen af Spørgsmaal om, hvorvidt Ekspropriation i de enkelte Tilfælde er sket i et ved Forordningen hjemlet Øjemed, henhører under Domstolene.

¹⁾ Utrykt.

Angaaende *Udvidelse af bestaaende private Jernbaner* er det i Lov Nr. 166 af 18. December 1897 § 1 fastsat, at:

»Til Anlæg af ny eller Udvidelse af bestaaende Stationspladser og Stoppesteder, Udvidelse af Stationsbygninger og Stationsveje, Anlæg af Vogterhuse, Signaler, Havnespor, Depot-, Ranger-, Undvige- og Læssespor, Anlæg til Forebyggelse af Snelæg og andre mindre Udvidelser af eller Forandringer ved en i Drift værende Privatbane, til hvilke Indenrigsministeren har givet sit Samtykke, kan Grundafstaaelse m. m. fordres af vedkommende Banes Bestyrelse i de samme Øjemed, i hvilke Forordningen af 5. Marts 1845 hjemler Grundafstaaelse m. m. ved Jernbaners Anlæg«.

Bestemmelsen er anvendelig med Hensyn til enhver mindre Udvidelse, til hvilken vedkommende Minister (nu Ministeren for offentlige Arbejder) har meddelt Samtykke, og hjemler, hvor saadant Samtykke foreligger, Ret til Ekspropriation i de samme Øjemed, i hvilke Forordningen af 5. Marts 1845 hjemler Ekspropriation ved Anlæg af nye Jernbaner.

Den saaledes givne Ekspropriationshjemmel omfatter kun Erhvervelse af Grunde m. m. til *mindre* Udvidelser eller Forandringer af bestaaende Privatbaner. Til større Udvidelser (f. Eks. til Anlæg af Dobbeltspor) savnes Ekspropriationshjemmel,¹ jfr. Bemærkningerne til det til Grund for Loven af 18. December 1897 liggende Forslag (Rigsdags Tidende for 1897—98, Tillæg A., Sp. 1777—78); men betydeligere Udvidelser og Forandringer af bestaaende Privatbaner kunne praktisk set heller ikke finde Sted uden særskilt Lovhjemmel, hvorigennem da Ekspropriationsspørgsmaalet af sig selv vilde løses.

II. Det næste Spørgsmaal, som skal besvares, er, *hvad det er, der kan blive Genstand for Ekspropriation.*

Med Hensyn hertil hedder det i Forordningen af 5. Marts 1845 § 1 i. f.:

»Dette skal være anvendeligt saavel med Hensyn til de Grunde, hvis vedvarende Aftrædelse udfordres til Anlægget, som naar saadanne Grunde kun behøves midlertidig overladte til en for Anlæggets Udførelse nødvendig Brug, navnlig ogsaa til Afbenyttelse af fornødent Vejmateriale«.

1. Genstanden for Ekspropriation angives saaledes at være »Grunde« (Jordarealer), hvilke kunne fordres afgivne *dels for stedse*, nemlig til selve Baneanlægget med Tilbehør (de i § 2, 1. Stykke nævnte Øjemed), *dels midlertidigt* til en for Anlæggets Udførelse nødvendig Brug f. Eks. til Oplagspladser, til Anlæg af en midlertidig Adgangsvej eller til Aabning af en Grusgrav til Forsyning af Banelegemet med den fornødne Ballast. De Grunde, som saaledes for stedse eller midlertidig kunne fordres afstaaede, ere de, som »udfordres til Anlægget«, altsaa de fornødne Grunde; dog er det Praxis i vid Udstrækning foruden til de Anlæg, som øjeblikkelig bringes til Udførelse, tillige at ekspropriere Grund til Udvidelser, som kunne forudses senere i Tiden at ville blive nødvendige eller hensigtsmæssige. Denne Praxis er i mangfoldige Tilfælde særlig med Hensyn til Statsbaneanlæg godkendt af Lovgivningsmagten, f. Eks. ved Stationsudvidelser ved Statsbanerne ved Tekstanmærkninger til vedkommende Konti paa Finanslovene, og er ligeledes billiget ved den foran Side 158 nævnte Højesteretsdom af 27. Juni 1900, ved hvilken det fandtes berettiget, at der i Anledning af Flytning af en Købstads Banestation til en ny Stationsvej var eksproprieret en Jordstrimmel af 16 Alens Bredde, skønt foreløbig kun en Gangsti paa 8 Alens Bredde paatænkte anlagt, da det var Mening, at Vejen senere, naar Forholdene krævede det, skulde udvides til en Kørevej, jfr. ogsaa de sammesteds foran nævnte Domme af 16. Juni 1873 og af 25. Januar 1912.

Der kan dernæst i visse Tilfælde blive Spørgsmaal om en *Udvidelse af Grunderhvervelsen mod Bevillingshavernes Ønske*. Den i saa Henseende fornødne Lovhjemmel findes i § 13 i Forordningen af 5. Marts 1845, som fastslaar en Pligt til at søge Magelæg istandbragte mellem saadanne Jordstykker, som

fraskæres de Ejendomme, hvortil de oprindelig have hørt, men som passende kunne forenes med andre tilgrænsende Jorder; §'en bestemmer derefter, at hvis Magelæg ikke kan tilvejebringes, og de fraskaarne Jordstykker dog ere af saadan Størrelse, at de kunne dyrkes som særlige Lodder, ere Ejerne forpligtede til at beholde dem. *»Men ere de fraskaarne Grundstykker saa smaa eller uheldigen formede, at de ved Taksationen erkendes for ikke at kunne dyrkes som selvstændige Lodder, maa Entreprenørerne overtage saadanne Grundstykker, for hvilke Ejerne da erholde samme Godtgørelse som for de ellers afgivne Arealer«.*

Forsaavidt der paa de Grundstykker, som erhverves af Koncessionshaverne paa Baneanlægget, findes opført Bygninger, maa Koncessionshaverne overtage disse med Grunden og betale Bygningernes Værdi, jfr. Skrivelse af 14. September 1871¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland, hvori Ministeriet efter forud indhentet Erklæring fra Generalprokurøren udtaler, »at man ikke skønner, at der i Forordningen af 5. Marts 1845 haves Hjemmel til at undlade at ekspropriere Bygninger²⁾, som findes paa Grundstykker, der ere bestemte til at eksproprieres, naar vedkommende Ejer eller Panthaver gør Paastand paa, at Bygningerne ogsaa skulle inddrages under Ekspropriationen, jfr. navnlig bemeldte Forordnings § 11, hvor det er foreskrevet, at naar der er Spørgsmaal om Værdiansættelse af Bygninger, skal en Bygningskyndig tilkaldes for at deltage i Taksationen«.

2. Foruden fuldstændig Afstaaelse af Grunde til Jernbaneanlægget enten for stedse eller midlertidig kunne Bevilgningshaverne paa et Jernbaneanlæg endvidere, om fornødent, kræve Adgang til Udøvelse af begrænsede Rettigheder over de til Banen stødende faste Ejendomme.

I saa Henseende kan bemærkes, at Ordet »Ejendom« i § 1 i Forordningen af 5. Marts 1845 maa antages at være be-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Det drejede sig i det foreliggende Tilfælde om en Træbygning (dog ikke blot et Skur).

nyttet i den mere omfattende Betydning af Formueværdi i al Almindelighed, og at Nødvendigheden af at kunne udøve en begrænset Raadighed over tilstødende Ejendomme følger bl. a. af Bestemmelserne i Forordningens §§ 5 og 19 angaaende Ordning af Vej- og Vandløbsforhold m. m.; jfr. ogsaa en Hof- og Stadsrets Dom af 15. April 1867¹⁾, hvorved fastsloges, at en Ekspropriationskommission havde været berettiget til at paalægge tvende Grundejere at modtage Spildevand fra Jernbanens Grøfter i en mellem deres Ejendomme værende Afledningsgrøft og at holde denne forsvarligt vedlige.

Den begrænsede Raadighed kan ligesom Raadigheden over selve Grunden udøves enten til Stadighed eller midlertidig. Som Eksempel paa det første kan nævnes, at der gives en Lodsejer, som ved Baneanlægget mister Adgangen til en Del af sin Jord, Ret til at benytte en øver en anden Lods-ejers Grund førende Parallelvej som Adgang til denne. Endvidere kan som Servituter af denne Art, der hyppig ved Ekspropriation til Jernbaner paalægges tilgrænsende Ejendomme, anføres Brandbæltesservituter og Udsigtsservituter, hvilket sidste vil sige, at der paalægges vedkommende Ejendomme en Pligt til ikke at benytte Grunden paa en saadan Maade, at den frie Udsigt fra Banen eller fra offentlig Vej gaar tabt. Som Eksempler paa en midlertidig begrænset Raadighed over en Ejendom kunne anføres, at der lægges Beslag paa et Areal til Sideafgravning til Brug for Anlægget eller til Sideafgraving af overflødig Fyld fra en Gennemgravning, idet Arealerne i begge Tilfælde efter Benyttelsen i forandret Tilstand leveres tilbage til Ejeren. For at kunne gøres gældende overfor senere godtroende Erhververe af de i Anledning af Baneanlægget servitutbehæftede Ejendomme, maa Ekspropriationskommissionens Bestemmelse om Servituternes Paalæg tinglæses og noteres paa vedkommende Ejendommers Folier i Pantebøgerne, jfr. Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 4. Marts 1907²⁾.

¹⁾ U. f. R. 1867, S. 442.

²⁾ U. f. R. 1907 S. 645.

Til Brug ved Tinglæsningen udfærdiges der ved Kommissarii Foranstaltning (af Revisor af Erstatningsberegningerne, jfr. nedenfor Side 261) Fortegnelser over de ved Besigtigelses- og Ekspropriationsforretningerne paa vedkommende Ejendomme lagte Hæftelser, om hvilke Tilførsel gøres til Kommissionens Protokol. Disse Fortegnelser, der indsendes til Ministeriet, tilstilles ved sammes Foranstaltning de paagældende Retsskrivere til Tinglæsning. Fortegnelserne bleve tidligere ikke underskrevne, og saadant anses af Ministeriet ikke heller fornødent, men i Tilfælde, hvor Retsskriverne herover have gjort Udsættelse, har Ministeriet dog foranlediget, at Fortegnelserne ere blevne forsynede med Underskrift af Kommissarius som Formand for vedkommende Besigtigelses- og Ekspropriationskommission, jfr. Skrivelser af 16. September 1902¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmændene over Aalborg og over Randers Amt samt Skrivelse af 2. Juli 1910¹⁾ fra samme Ministerium til Bestyrelsen for Hammel—Aarhus Jernbane. Forsaaavidt en ved Jernbaneanlægget en Ejendom paalagt Servitut kun skal hvile paa en Del af Ejendommen, vil det være af Vigtighed, at Grænserne for denne Del ved Matrikulsberigtigelsen nøje angives paa de paagældende Matrikulskort eller for Københavns Vedkommende paa Maalebrevene, jfr. nærmere nedenfor Side 275.

Det foran bemærkede om, hvad der ifølge Forordningen af 5. Marts 1845 kan være Genstand for Ekspropriation, gælder ligeledes i Tilfælde, hvor der *til Udvidelse af Jernbaner* finder Ekspropriation Sted i Henhold til Loven af 18. December 1897, jfr. dels Udtrykket: »Grundafstaaelse m. m.« i Lovens § 1, dels den almindelige Henvisning sammesteds til Forordningen af 5. Marts 1845.

III. Det skal herefter undersøges, *hvilken Ret der ved Ekspropriationen opnaas over det eksproprierede.*

¹⁾ Utrykt.

Besvarelsen herpaa giver sig af sig selv, hvor Ekspropriationen kun har hjemlet Banen en begrænset Raadighed over en tilstødende Ejendom. Det vil i saadant Fald ved selve Ekspropriationsforretningen (til Protokollen) være fastslaaet, hvori Bevillingshaverens eller andre vedkommendes Ret bestaar, og det vil almindeligvis paa samme Maade være fastslaaet, under hvilke Omstændigheder Retten atter vil bortfalde. Almindeligvis vil Forholdet være det, at det maa anses for en Selvfølge, at den paagældende Hæftelse paa vedkommende Ejendom af sig selv bortfalder, naar Banen nedlægges, og herved de Grunde, som have motiveret Paalæget af Hæftelsen, bortfalde.

Hvor dernæst et Grundareal kun har været eksproprieret til midlertidig Brug, er Forholdet ligeledes klart. Rettens Indhold er paa Forhaand fastslaaet, og det er tillige forud bestemt, at Retten ophører, og Arealet tilbagegives Ejeren, naar den midlertidige Udnyttelse har funden Sted og derefter ikke længere tiltrænges.

Det kræver derimod en særlig Undersøgelse, hvorledes Forholdet stiller sig med Hensyn til de Grunde, som ere afstaaede til Baneanlæget »for bestandigt« (Forordningen af 5. Marts 1845 § 2, 1. Stykke), jfr. Udtrykket: »vedvarende Aftrædelse« i Forordningens § 1, sidste Punktum.

At Jernbanen ved Ekspropriationen (eventuelt Erhvervelse i Henhold til § 13 i Forordningen af 5. Marts 1845) opnaar *Ejendomsret* over de erhvervede Grunde, maa anses for aldeles utvivlsomt, jfr. Udtrykket »afstaa samme« i Forordningens § 1 samt de foran citerede Udtryk »vedvarende Aftrædelse« og »Grundafstaaelse for bestandigt« i §§ 1 og 2. Som Ejendomsadkomst for Jernbanerne paa de til Anlægene erhvervede Grunde og for Ejere af de i Anledning af Anlæget mageskiftede eller af Jernbanen efter sammes Erhvervelse paany afhændede Grundstykker tinglæses ved de Jurisdiktioner, hvorigennem Banen gaar, en paa Grundlag af de i Anledning af Erhvervelserne udarbejdede Erstatningsberegninger og Hartkornsafgangs-beregninger (Forordningen af 5. Marts 1845 §§ 15 og 16) ved

Landbrugsministeriets Foranstaltning affattet Fortegnelse over Grundstykkerne, jfr. Kancelliskrivelse af 28. December 1847¹⁾, der tillige udtaler det selvfølgelig, at Lovgivningens almindelige Bestemmelser om Berigtigelse af Adkomst paa faste Ejendomme maa komme til Anvendelse med Hensyn til Arealer, som af en Jernbane ere erhvervede (købte), uden at Ekspropriationsinstituttet er bragt til Anvendelse. I en anden Kancelliskrivelse af s. D.¹⁾ udtales det, at der ikke ved Tinglæsning af en Fortegnelse af fornævnte Art (Ekstrakt af Erstatningsberegningen) skal erlægges Afgift til Fattigvæsenet. Angaaende Gebyrberegningen for Tinglæsningen henvises iøvrigt til Justitsministeriets Skrivelse af 14. November 1868²⁾. Den omhandlede Tinglæsning har kun Betydning som Legitimation for Ejerne af de eksproprierede Grundstykker. Ejendomsovergangen finder Sted ved selve Ekspropriationen, og Tinglæsningen kræves ikke til Sikring af Erhververnes Ret, jfr. den foran først anførte Kancelliskrivelse af 28. December 1847 samt en Hof- og Stadsrets Dom af 17. Juni 1872³⁾. Tillige kan mærkes, at det i Justitsministeriets nysnævnte Skrivelse af 14. November 1868 udtales, at der ved Tinglæsning ikke skal svares Overdragelsesafgift, se iøvrigt BØRUP: Den danske Landboret, 1880, S. 56 og C. TORP: Dansk Tingsret, 1892, S. 158. For saa vidt fornøden Indkaldelse af alle vedkommende i Overensstemmelse med §§ 7 og 9 i Forordningen af 5. Marts 1845 har funden Sted, *bortfalde derhos ved Ekspropriationen alle begrænsede Rettigheder over de afstaaede Grunde*, hvad enten Erstatning af Jernbanen er udbetalt til Indehaverne af de begrænsede Rettigheder eller alene til Grundejeren, jfr. Hof- og Stadsrettens Dom af 22. Februar 1904⁴⁾, Kbhvns. Gældskommissions Dom af 10. Januar 1908⁵⁾, hvormed kan sammenholdes en Kancelliskrivelse af 15. Januar

¹⁾ USSINGS Reskriptsamling.

²⁾ Departementstidende for 1869, S. 196.

³⁾ U. f. R. 1872, S. 836.

⁴⁾ U. f. R. 1904, S. 437.

⁵⁾ U. f. R. 1909, S. 42.

1846¹⁾, den førstnævnte af de foran omhandlede Kancelliskrivelse af 28. December 1847 samt en Skrivelse af 13. Juni 1908²⁾ fra Justitsministeriet til Amtmanden over Ringkøbing Amt, hvori nævnte Ministerium efter Brevveksling med Ministeriet for offentlige Arbejder besvarer en Forespørgsel om, hvorvidt en Retsskriver har været berettiget til med et i Anledning af Jernbaneanlæg eksproprieret Areal, der var henlagt under et andet Matr.-Nr., at overføre til dette sidste de Hæftelser, der forud hvilede paa Stamejendommen, eller om ikke de paa saadanne Arealer hvilende Hæftelser bortfalde eo ipso ved Tinglæsningen af Udskriften af Ekspropriationsprotokollen³⁾, medmindre de særlig er holdt i Kraft ved Ekspropriationsforretningen⁴⁾. Angaaende Berigtigelsen i Matrikullen vedrørende den ved Jernbaneanlægget stedfundne Forandring i Ejendomsforholdene m. m. henvises til, hvad der er bemærket nedenfor Side 274—75.

Medens der, som foran bemærket, ved Ekspropriationen opnaas Ejendomsret over de eksproprierede Grundstykker, er det paa den anden Side en Følge af, *dels* at Koncessionshaveren paa vedkommende Jernbane kun har faaet tillagt

¹⁾ Ussings Reskriptsamling.

²⁾ Utrykt.

³⁾ Ikke korrekt udtrykt, jfr. foran.

⁴⁾ Besvarelsen lyder saaledes: »at da den i Frd. 5. Marts 1845 § 7 foreskrevne Bekendtgørelse maa antages at virke præklusivt saavel overfor de eksproprierede Arealers Ejere som overfor Indehavere af begrænsede tinglige Rettigheder over vedkommende Ejendom, maa de paagældende Behæftelser efter Justitsministeriets Formening være bortfaldne ved Ekspropriationen, saaledes at de ikke burde være overførte til Foliet for den Ejendom, under hvilken det paagældende Areal i det foreliggende Tilfælde er bleven henlagt. Det tilføjes dog, at Retsskriveren vil kunne forlange sig tilstillet et Eksemplar saavel af den forinden Afholdelsen af Ekspropriationsforretningen som af den forinden Regnskabsmødet indrykkede Bekendtgørelse fra vedkommende kgl. Kommissarius, hvori foruden Ejeren samtlige Panthavere og andre, der have tinglige Rettigheder over de eksproprierede Arealer, indkaldes til at give Møde for at varetage deres Interesser, samt yderligere en Udskrift af det ved Regnskabsmødet passerede, hvoraf vil fremgaa, om der af nogen af de berettigede er fremsat Krav om Andel i det paagældende Erstatningsbeløb«.

Ekspropriationsretten af Hensyn til Gennemførelsen af Jernbaneanlægget, jfr. Forordningen af 5. Marts 1845 §§ 1 og 2 samt Lov Nr. 166 af 18. December 1897 § 1, *dels* at Koncessionen kun er meddelt ham med Pligt til at bringe Anlægget af Jernbanen til Udførelse og drive Banen, jfr. foran, Afsnit 7, at Ejendomsretten over de til Jernbanen erhvervede Grunde maa anses for at være undergivet den selvfølgelige Begrænsning, at Grundene alene maa anvendes i Jernbaneøjemed¹⁾. Forsaavidt Anlægget af en Jernbane, paa hvilken der er meddelt Koncession, ikke bliver gennemført, kan det derfor heller ikke antages, at Koncessionshaveren skulde kunne anvende de til Anlægget erhvervede Grunde paa anden Maade (eventuelt spekulere i Grundene); men der maa tilkomme Ejerne af de Ejendomme, hvorfra Grundene ere eksproprierede, en Ret til at fordre disse tilbage mod Tilbagebetaling af Ekspropriationssummerne; men mod Erstatning for det midlertidige Afsavn og den Grundstykket iøvrigt eventuelt tilføjede Skade. Hvis en Ejendom er eksproprieret i sin Helhed, maa Retten tilkomme den tidligere Ejer af Ejendommen.

For det Tilfælde, at et Baneareal, efter at Jernbanen er kommen til Udførelse og i Drift, ophører at benyttes af vedkommende Jernbane og af denne Grund ønskes afhændet, er der derhos ved Lovgivningen udtrykkelig gjort en Begrænsning i Jernbanens frie Dispositionsret over Arealet. I § 20 i Forordningen af 5. Marts 1845 hedder det nemlig:

»Skulde i Tiden en anlagt Jernbane opgives af Entreprenørerne, og, efter at have ophørt at være Jernbane, ikke blive overdraget til Vejvæsenet eller Andre, for deraf, med

¹⁾ Herved kan dog ikke antages udelukket, at Arealer, hvorfor der ikke haves øjeblikkelig Anvendelse i Jernbaneøjemed, men som ere erhvervede med fremtidige Udvidelser af Jernbanen for Øje, jfr. foran Side 162, midlertidig udnyttes paa anden Maade, f. Eks. ved at bortforpagtes, jfr. i denne Henseende en Skrivelse af 9. Juli 1914 til Statens tekniske Tilsyn med Langelandsbanen, hvori udtales, at Ministeriet ikke fandt Anledning til at foretage noget overfor en Bane paa Grund af en Besværing over, at nogle til en Jernbanestation eksproprierede Arealer (midlertidig) vare udlejede til privat Bebyggelse.

allerhøjest Tilladelse, at danne en almindelig Vej, men af Entreprenørerne ønskes solgt til anden Brug, da skulle Ejerne af de Grunde, hvorfra selve Banen med Tilbehør er tagen, have en fuldkommen og ubetinget Indløsningsret til samme, imod derfor at erlægge et saadant passende og billigt Vederlag, som uvillige og af Retten paa anordningsmæssig Maade udnævnte Mænd maatte bestemme«.

I §'ens 2. Stk. bestemmes derefter:

»Dog ere herunder ikke indbefattede de øvrige Grundstykker, som ved Banens Anlæg ere fraskaarne en Ejendom og Entreprenørerne overladte; thi over disses Afbenyttelse eller Afhændelse forbeholdes dem i ethvert Tilfælde en fri Raadighed ifølge Lovgivningens almindelige Bestemmelser«.

Uagtet der i §'ens 1. Stk. kun tales om det Tilfælde, at »en Jernbane« opgives af Entreprenørerne og ønskes solgt til andet Brug, kan der ikke være Tvivl om, at §'ens Bestemmelser komme til Anvendelse ikke blot, hvor en hel Jernbane nedlægges, men ogsaa i ethvert Tilfælde, hvor en Del af en Jernbanes Areal bliver overflødig og derfor ønskes afstaaet. I Praksis ere Bestemmelserne ogsaa blevne forstaaede saaledes.

Bestemmelserne komme derimod ikke til Anvendelse i Tilfælde, hvor et nedlagt Jernbaneareal ønskes overdraget til Vejvæsenet eller andre, for deraf at danne en almindelig Vej eller Del af en saadan. Ved »almindelig Vej« maa sikkert forstaas offentlig Vej eller mulig ogsaa privat Fællesvej (jfr. Udtrykkene: overdragen til Vejvæsenet »eller Andre«, hvorved dog ogsaa kan være sigtet alene til Kommunalbestyrelserne i Modsætning til Statens Vejvæsen), men i hvert Fald ikke en privat Vej alene for en enkelt Mand, da en saadan Vej er undergivet ganske samme Regler som al anden i Privateje værende Grundejendom. Vejvæsenet kan ikke antages at have Krav paa nogen vederlagsfri Overdragelse af nedlagte Banearealer, hvorimod det vistnok maa antages, at Vejvæsenet har en Forkøbsret til saadanne Arealer, og en Ret til forlods at fordre sig Arealerne overdragne efter stedfunden

Vurdering (forsaavidt Parterne ikke enes om Vederlagets Størrelse), jfr. herom en Udtalelse i Viborg Stændertidende for 1844, Sp. 1201, sammenholdt med Indstillingen, Sp. 1434—36. Naar et nedlagt Banearreal er overdraget til Vejvæsenet og inddraget under en Vej, og denne senere nedlægges, opstaar der Spørgsmaal om, hvorvidt de privates Indløsningsret i Henhold til § 20 i Forordningen af 5. Marts 1845 atter opvaagner. Dette kan dog vistnok ikke antages, hvorimod det tidligere Banearreal i nævnte Tilfælde bliver at behandle ganske, som om det oprindeligt var eksproprieret til Anlægget af vedkommende Vej, altsaa eventuelt i Overensstemmelse med Bestemmelsen i § 6 i. f. i Lov af 21. Juni 1867 om Bestyrelsen af Vejvæsenet, hvorefter Arealet skal tilbydes »de tilgrænsende Lodsejere«, altsaa formentlig uden Hensyn til, fra hvilken Ejendom Arealet oprindeligt er taget, jfr. Skrivelse af 1. Marts 1886¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Viborg Amt, hvori med Hensyn til 2 Arealer, hørende til en Vej, som oprindeligt var anlagt som Adgangsvej til Sparkjær Jernbanestation, men senere var overgaaet til Taarup Sognekommune, udtaltes, at Ministeriet intet havde at erindre imod, at Arealerne afhændedes under Iagttagelse af § 6, 4. mbr. i Vejloven af 21. Juni 1867.

Der kan næppe være Tvivl om, at Indløsningsretten endvidere heller ikke tilkommer Lodsejerne i det Tilfælde, at en Jernbane (eller en Del af en saadan), som opgives af dens Ejere (hvilket dog kun kan ske med Tilladelse fra Statens Side, jfr. Udviklingen foran i Afsnit 7 samt nedenfor i Afsnit 12 angaaende Ophør af Koncessioner), overgaar til Staten, for at drives som Statsbane, eller til en anden Ejer for at drives vedblivende som Privatbane. Bestemmelsen i § 20 sigter uden Tvivl alene til det Tilfælde, at en Jernbane definitivt ophører at være Jernbane, jfr. den udtrykkelige Udtalelse i §'en: »efterat have ophørt at være Jernbane«.

Ønskes et Banearreal derimod solgt til andet Brug end for vedblivende at anvendes til Jernbanedrift, eller for at

¹⁾ Utrykt.

benyttes som Vej, kommer Indløsningsbestemmelsen til Anvendelse¹⁾. *Indløsningsretten* bestaar i en Ret til efter stedfunden Taksation af uvillige, af Retten udmeldte Mænd at fordre sig vedkommende Areal overdraget for det ved Taksation fastsatte passende og billige Vederlag. Erklæring om, hvorvidt Indløsningsretten ønskes benyttet, behøver ikke at afgives, forinden Taksationen har funden Sted, jfr. Hof og St. R. Dom af 20. Maj 1867²⁾. Paa den anden Side kan Jernbanen ikke have nogen Pligt til i ubegrænset Tid at afvente Lodsejernes Erklæring i nævnte Henseende. Det er derfor ogsaa ved en Skrivelse af 25. Maj 1892³⁾ fra Indenrigsministeriet til Generaldirektøren for Statsbanedriften bestemt, at der, naar Taksation har funden Sted, skal gives de Indløsningsberettigede Meddelelse om Resultatet, idet der samtidig forelægges dem en Frist — som i det givne Tilfælde sattes til 2 Maaneder — inden hvilken de kunne gøre deres Indløsningsret gældende, medens Arealerne, naar Begæring om Indløsning ikke fremkommer inden Fristens Udløb, frit kunne afhændes til andre. Med Hensyn til Bekostningen ved Overdragelsen i Tilfælde af Indløsning udtalte Ministeriet samtidig, at medens Udgifterne ved Taksationsforretningerne vilde blive afholdte af Jernbanen, skønnede Ministeriet ikke, at der vilde være noget til Hinder for at paalægge vedkommende Køber af Banearealet — hvad enten saadant Køb skete som Indløsning i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845 § 20 eller ikke — at bære samtlige Omkostninger ved

¹⁾ Det kan her bemærkes, at uagtet Pligten til at afstaa Arealerne efter Taksation enten til Vejvæsenet eller til de indløsningsberettigede ifølge §'ens Bestemmelse paahviler »Entreprenørerne«, hvilket Udtryk unægtelig nærmest kun passer paa private Ejere (Anlæggere) af Jernbaner, kan der ikke være Tvivl om, at Bestemmelserne komme til Anvendelse ogsaa, hvor en Statsbanestrækning nedlægges. Til Støtte herfor kan henvises til den almindelige Udtalelse i § 1 i Forordningen af 5. Marts 1845: »saaledes skal den og, under de Bestemmelser, som indeholdes i det Følgende, være gældende for alle Jernbane-Anlæg, hvad enten de udføres for Vår Kasses Regning, eller ... af private Entrepenører, navnlig af Aktieselskaber«.

²⁾ U. f. R. 1867, S. 470.

³⁾ Utrykt.

Overdragelsen, derunder Stempling og Tinglæsning af Skøder, den fornødne Berigtigelse i Matrikulen o. s. v. Det tilføjedes dog, at man maatte ønske, at Taksatorerne udtrykkelig gjordes bekendte hermed som et Moment ved Bedømmelsen af, hvilket Vederlag, der fandtes passende for de enkelte Arealer.

Indløsningsretten er ved den omhandlede Bestemmelse tillagt »Ejerne af de Grunde, hvorfra selve Banen med Tilbehør er tagen«. At herved maa forstaas de paa det Tidspunkt, da Banestrækningen nedlægges, værende Ejere af de Ejendomme, hvorfra de til Banen indtagne Grunde ere tagne, synes ikke at kunne omtvistes. Den til en Ejendom i Henhold til den her omhandlede Bestemmelse knyttede Indløsningsret maa i Mangel af anden Bestemmelse antages at medfølge ved Salg af Ejendommen som Helhed. Bestemmelsen maa endvidere forstaas saaledes, at det ikke er samtlige de paagældende Grundejere, som i Forening kunne fordre sig den aflagte Bane overdragen, men at det derimod er hver enkelt af disse, som kan fordre sig overdraget det (de) Stykke(r) Jord, som er taget fra den Ejendom, han ejer. Dette synes den eneste naturlige Forstaaelse, som iøvrigt ogsaa stemmer med Praxis, og om Indløsning kan heller ikke med Rette tales, uden forsaavidt der foreligger en Retablering af de før Banens Anlæg bestaaende Ejendomsforhold. Medens der utvivlsomt intet kan være til Hinder for, at Ejerne af de Ejendomme, hvorfra Jord indtages til Jernbaneanlæg, give Afkald paa Indløsningsretten, maa det antages, at Indløsningsretten hverken kan overdrages til Trediemand uden i Forbindelse med Ejendommen eller en Parcel af denne eller kan forbeholdes Ejendommens oprindelige Ejer i Tilfælde af, at han skiller sig af med hele Ejendommen. Retten maa med andre Ord anses for at være af reel Natur (knyttet til Ejendommen). Til Støtte for denne Opfattelse kan henvises dels til Bestemmelsens Ordlyd: »Ejerne af de Grunde« (altsaa Grundejerne), dels til Lovgrunden, som er den, at Ejerne af de til Banen stødende Grunde, naar Banen nedlægges, bør have Adgang til at hindre, at de smaa (smalle) Parceller,

hvoraf Banen er dannet, afhændes særskilt, hvorved de paa Grund af deres Ringhed let — til Ulempe for Nabolodsejerne — vilde komme i Fattigfolks Eje. Det er klart, at Interessen i at undgaa saadant Naboskab kun kan være tillagt Stedets Grundejere. Det er en Følge af det anførte, at der ikke bliver Tale om nogen Indløsningsret i Tilfælde, hvor en Ejendom i sin Helhed indtages til et Jernbaneanlæg. Paa lignende Maade forholder det sig, naar et Grundstykke af en Jernbane *købes* i egentlig Forstand. Kun hvor Ekspropriationsinstituttet er anvendt, og hvor det er sket saaledes, at kun en Del af en Ejendom er inddragen til et Jernbaneanlæg, indtræder den paagældende Indskrænkning i Baneerens Dispositionsfrihed; men dette maa iøvrigt gælde, hvad enten vedkommende Grundstykker ere erhvervede i Henhold til Taksation eller efter mindelig Overenskomst angaaende Afstaaelsesvilkaarene i Henhold til § 9 i Forordningen af 5. Marts 1845.

Hvis en Ejendom, hvorfra Grund er afstaaet til en Jernbane, udparcelleres og afhændes i mindre Dele, er der formentlig intet til Hinder for at bestemme, at Indløsningsretten skal tilkomme Ejeren(ne) af en eller flere af Parcellerne med Udelukkelse af andre Parcelejere, hvorved bemærkes, at Indløsningsretten ikke kan antages overdragen med en Parcel, fordi denne sælges »med de Rettigheder, Byrder og Forpligtelser, hvormed den har tilhørt Hovedejendommens Ejer«; en udtrykkelig Udtalelse om, at Indløsningsretten medfølger, maa sikkert kræves. Hvis Udstykning under de anførte Omstændigheder finder Sted, uden at der ved Parcelsalget er truffet særskilt Bestemmelse i saa Henseende, kan det være underkastet Tvivl, hvorledes det gaar med Indløsningsretten. Indenrigsministeriet har med Hensyn hertil i den foran anførte Skrivelse af 25. Maj 1892¹⁾ til Generaldirektøren for Statsbanedriften udtalt, at Indløsningsretten i saadanne Tilfælde »efter Ministeriets Formening tilkommer i *Forening*

¹⁾ Utrykt.

dem, der nu ved Dispositionen over den aflagte Banestrækning staa som Ejere af de enkelte Parceller af den oprindelige Ejendom«. Denne Opfattelse af Forholdet maa dog vistnok anses for at være urigtig. Gaar man ud fra, at samtlige Parcelejere have Retten *i Forening*, maa denne Ret bestaa i Retten til at kræve *selve det paagældende Areal* overdraget til Parcelejerne i Forening, thi nogen Hjemmel til at kræve sin egen eller andre af Parcelejernes Ret omsat til et Pengevederlag foreligger ikke nogetsteds. Naar man altsaa maa gaa ud fra, at Parcelejernes Ret alene er en Ret til at kræve sig selve Arealet overdraget, vil det vise sig, at praktiske Vanskeligheder vilde opstaa med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorledes Vederlaget for Tilbagegivelsen af Arealet skulde fordeles paa de enkelte Parcelejere og udredes af disse, samt med Hensyn til, hvorvidt den ene af Ejerne vilde kunne forlange, at de andre skulde være med til Erhvervelsen, noget der uden positiv Hjemmel, som ikke findes, formentlig maatte anses for udelukket. Der vilde her komme til at foreligge Eksempel paa en Art lovbestemt, efter Omstændighederne tvungen, Samerhvervelse og Sameje; men det maa paa Grund af Uhensigtsmæssigheden ved et saadant tilfældigt Samejeforhold have Formodningen imod sig, at Lovgiveren skulde have sanktioneret Indtrædelsen af et saadant. En slig Opfattelse af den paagældende Bestemmelse vilde formentlig kun kunne forsvares, dersom en Forstaaelse, som leder til et Resultat, hvorved et Samejeforhold af den omhandlede Art ikke kan indtræde, var udelukket; men dette er ingenlunde Tilfældet. Holder man sig til Forordningens egne Ord: »Ejerne af de Grunde, hvorfra . . . Banen . . . er tagen«, ledes man ganske naturligt til en Forstaaelse af Bestemmelsen, som ikke fremkalder Vanskeligheder af de foran omhandlede Arter; men de citerede Udtryk kunne dog opfattes paa to forskellige Maader. Følgende Betragtning lader sig for det første opstille:

Den Grund, hvorfra Banen er tagen, er, naar den paagældende Ejendom senere udstykkes, Hovedejendommen (Hoved-

parcellen) og ikke de mindre Parceller, som maatte blive udskilte fra samme. At Ejerne af saadanne Parceller intet berettiget Krav have paa Erhvervelse af den nedlagte Bane-strækning, vil da ogsaa være umiddelbart indlysende, naar Parcellerne ere beliggende fjernt fra Banen. Forsaavidt det fastholdes ogsaa i andre Tilfælde, at Indløsningsretten kun tilkommer Ejeren af den oprindelige Ejendom (Hovedparcellen), vil Konsekvensen blive, at Indløsningsretten maa anses for bortfalden, naar Ejendommen er bleven udstykket paa en saadan Maade, at ingen af Parcellerne kan anses som Hovedparcel i Forhold til de andre.

I det omvendte Tilfælde af det foran nævnte, nemlig naar Hovedparcellen af den udstykkede Ejendom ikke grænser til Jernbanen, medens dette derimod er Tilfældet med Hensyn til andre af Parcellerne, vil en Fastholden af den anførte Forstaaelse dog vise sig at føre til Resultater, som næppe kunne siges at stemme med Forordningens Hensigt, idet netop Ejerne af de Parceller, der støde op til Jernbanen, maa siges at være dem, som i Almindelighed have den overvejende Interesse i at kunne sikre sig afgørende Indflydelse paa Dispositionen over de aflagte Jernbanearealer. Forholdet er imidlertid det, at Udtrykket »De Grunde, hvorfra Banen er tagen«, meget godt, ja vel endog naturligt, kan forstaaes som de til Banen stødende Parceller af en udstykket Ejendom, da Jorden til Banen jo netop i mest direkte Forstand er tagen fra de til samme stødende Parceller af den oprindelige Ejendom. Fra dette Udgangspunkt bliver da Forholdet det, at hver Parcel bliver berettiget til Indløsning af den udfør samme liggende Del af Banen, som i sin Tid er eksproprieret fra den oprindelige Ejendom, og forsaavidt der paa begge Sider af Banen findes Parceller, som efter Banens Anlæg ere udskilte fra den samme Ejendom, maa hver Parcel have Ret til Indløsning af en Del af den nedlagte Bane, saaledes at hver kan kræve en forholdsmæssig Part af Banearealet udfør Parcellen, altsaa, dersom Parcellerne ere lige store og have lige lang Facade mod Jernbanen, hver især Arealet indtil Banens Midt-

linie. Ved den saaledes hævdede Forstaaelse opretholdes dog fremdeles den Forskel, der er mellem Bestemmelsen i § 20 i Forordningen af 5. Marts 1845 og Bestemmelsen i § 6 i Slutningen af Lov af 21. Juni 1867 om Bestyrelsen af Vejvæsenet¹⁾, idet Betingelsen for Indløsning i Medfør af § 20 i Forordningen af 5. Marts 1845 altid maa være, at den Jord, som kræves mod Betaling af Vurderingssummen, i sin Tid er tagen fra den Ejendom, som nu rejser saadant Krav, medens aflagte Vejarealer formentlig skulle tilbydes de tilstødende Grundes Ejere uden Hensyn til, hvorfra Arealerne oprindelige ere tagne.

Spørgsmaalet bliver dernæst, *med Hensyn til hvilke Banearealer Indløsningsretten* er tillagt de paagældende Lodsejere. I saa Henseende hedder det i §'en: »da skulle Ejerne af de Grunde, hvorfra selve Banen med Tilbehør er tagen, have ... Indløsningsret til samme ...«, hvorhos det i §'ens 2. Punktum udtales: »Dog ere herunder ikke indbefattede de øvrige Grundstykker, som ved Banens Anlæg ere fraskaarne en Ejendom og Entreprenørerne overladte; thi over disses Afbenyttelse eller Afhændelse forbeholdes dem i ethvert Tilfælde en fri Raadighed ifølge Lovgivningens almindelige Bestemmelser«.

Disse Bestemmelser have *dels* i ældre, *dels* i den nyeste Tid af Ministeriet for offentlige Arbejder (Indenrigsministeriet) været opfattede saaledes, at Indløsningsretten omfatter alle til Anlæg af en Jernbane med Tilbehør af enhver Art inddragne Arealer alene med Undtagelse af de i Forordningen af 5. Marts 1845 § 13, 3. Stk. nævnte Arealer, som ikke ere erhvervede til Jernbaneøjemed, men som Jernbanen har maattet overtage, fordi de paa Grund af deres Lidenhed og uheldige Form og Beliggenhed ikke have kunnet drives selvstændigt og ej heller kunnet magelægges med andre Arealer. Denne Opfattelse er saaledes udtalt i Skrivelser fra Indenrigsministeriet af 24. December 1883²⁾ til Direktøren for de jydsk—fyenske Stats-

¹⁾ Jfr. om denne Bestemmelse, hvad der er udtalt foran Side 171.

²⁾ Utrykt.

baner og af 27. Oktober 1885¹⁾ til Generaldirektøren for Statsbanedriften. Nogen direkte Udtalelse angaaende Spørgsmaalet foreligger vel ikke fra den nyeste Tid, men den nysnævnte Opfattelse er fastslaaet ved en Skrivelse af 28. September 1906¹⁾ fra Ministeriet til Generaldirektionen for Statsbanerne, efter at den konst. Kammeradvokat i en af Ministeriet indhentet Erklæring af 27. Oktober 1905¹⁾ udførligt havde udtalt sig for en lignende Forstaaelse af Bestemmelserne i § 20 i Forordningen af 5. Marts 1845 som her hævdet, og denne godkendes derefter faktisk i Praksis.

I en vis Periode har Ministeriet dog været inde paa en snævrere Forstaaelse af de anførte Bestemmelser, ifølge hvilken Indløsningsretten alene skulde gælde med Hensyn til Arealer, der ere indtagne til de i Forordningen af 5. Marts 1845 § 2 a), 1. Stk. nævnte Anlæg, nemlig »Banen selv med Tilbehør«: selve Banelegemet med Tilbehør i Modsætning til Bane- gaardsanlæg m. v. Som Støtte for denne Forstaaelse har man anført *dels* den Lighed, som findes mellem Udtrykket i § 2 a): »Banen selv med Tilbehør« og Udtrykkene i § 20, 1. Stk.: »selve Banen med Tilbehør«, *dels* Lovgrunden, nemlig Hensynet til, at de Grundejere, som have afgivet Jord til Banen, og de paagældende Kommuner ikke skulle være udsatte for Ulemperne ved, at de smaa Parceller, som ere afgivne til Banen, til sin Tid paa Grund af deres Lidenhed skulle bortsælges til Fattigfolk, som derved bleve de større Ejendommers Naboer, jfr. Viborg Stændertid for 1844 Sp. 1174—75 og Sp. 1188 samt Roskilde Stændertid. s. A., Sp. 1167—68 og Sp. 1388, idet den anførte Grund i Særdeleshed maa kunne anføres med Hensyn til Arealerne af det smalle Banelegeme, men i hvert Fald kun med mindre Føje med Hensyn til de langt større og bredere Stationsarealer.

Hertil skal bemærkes, at Udtrykkene i § 2 og i § 20 i hvert Fald ikke ere ganske ens, og at Ligheden derfor kan bero paa en Tilfældighed, samt at Stationsarealerne jo ogsaa kunne

¹⁾ Utrykt.

fremkomme ved Sammenstykning af ubetydelige Arealer, der ere tagne fra forskellige Ejendomme. Det er derfor ogsaa lidet sandsynligt, at Indløsningsretten skulde være begrænset til de foran nævnte Arealer. Afgørende maa det derhos imod den her omhandlede Forstaaelse være, at det i § 20, 2. Stk. udtrykkelig er nævnt, hvilke Grundstykker der skulle være undtagne fra Indløsningsretten. Denne maa ifølge §'en omfatte alle Arealer, som ikke udtrykkelig ere undtagne. Naar der da spørges, hvilke disse Arealer ere, synes det indlysende, at der ved Udtrykkene i § 20, 2. Stk. alene er sigtet til de i Forordningens § 13, 3. Stk. nævnte Arealer. Af Forarbejderne til Forordningen (Viborg Stændertid. f. 1844 Sp. 1203—04 og 1434—36 og Roskilde Stændertid. s. A. Sp. 1167—68, 1170 og 1388, jfr. Betænkn. XVII—XVIII), vil det ogsaa ses, at man alene har tænkt sig, at Entreprenørerne skulde bevare fri Raadighed over nysnævnte Arealer. Sammenlign Borup: Den danske Landboret, 1880, Side 66.

Det maa saaledes antages, at Udtrykket »selve Banen« i § 20 er taget i mere omfattende Forstand end Udtrykket »Banen selv« i § 2. Man føres herved til en særdeles naturlig Forstaaelse af Bestemmelserne, hvorefter Indløsningsretten gælder med Hensyn til alle Arealer, som ere fratagne Lods-ejerne (mod deres Vilje) til Baneanlægget, men ikke med Hensyn til de smaa Arealer, som ere paatvungne Jernbanen.

En Kancelliskrivelse af 28. December 1847¹⁾ synes at ville have Slutningsbestemmelsen i § 20 givet et endnu mere begrænset Indhold, idet den gaar ud fra, at der ved Udtrykket »de Grundstykker, som ... ere Entreprenørerne overladte« skulde være sigtet til saadanne, som ere erhvervede ifølge frivillig Overenskomst mellem Parterne (»købte« i sædvanlig Forstand, jfr. foran Side 174). En saa begrænset Forstaaelse af Bestemmelsen maa dog betegnes som uhjemlet; den er uforenelig med Ordene i §'en, hvor vedkommende Grundstykker tillige betegnes som »fraskaarne en Ejendom« (jfr. hermed

¹⁾ USSINGS Reskriptsamling.

Udtrykkene i § 13: »fraskaarne Jordstykker« og »fraskaarne Grundstykker«) og Forarbejderne til Bestemmelsen, som vise, at man netop har tænkt paa de i § 13 nævnte Grundstykker. Det er i det hele rettest at antage, at Forordningen af 5. Marts 1845 aldeles ikke giver nogen Bestemmelse om Arealer, som en Jernbane maatte erhverve ved almindeligt Køb. Om saadanne Arealer gælde Lovgivningens almindelige Bestemmelser (altsaa ingen Indløsningsret).

Det Spørgsmaal opstaar herefter, om den foran omhandlede Indløsningsret ogsaa omfatter Arealer, som ere erhvervede til *Jernbaneudvidelser* i Medfør af Lov Nr. 166 af 18. December 1897. Med Hensyn hertil indeholder denne Lov ingen Udtalelse, og det kunde derfor ligge nær at slutte, at en saadan ekstraordinær Ret ikke kan gælde med Hensyn til de paa-gældende Arealer. Det er dog vistnok rettest at antage, at Indløsningsretten ogsaa kommer til Anvendelse med Hensyn til saadanne Arealer. Det ses nemlig ikke rettere, end at Bestemmelsen i § 20 i Forordningen af 5. Marts 1845, som ganske i Almindelighed udtaler, at Indløsningsretten er til Stede, naar en Jernbane opgives af Entreprenørerne og ønskes solgt til andet Brug end til Jernbane eller Vej, maa komme direkte til Anvendelse med Hensyn til ethvert til Banen eksproprieret Areal, uden at det kan komme i Betragtning, hvorvidt det er erhvervet straks ved Banens Anlæg eller senere. Der savnes med andre Ord Hjemmel til at forstaa Bestemmelsen i Forordningen af 5. Marts 1845 § 20 som alene omfattende de Grundstykker, som ere eksproprierede under Anvendelse af selve Forordningens øvrige Bestemmelser. Mulig kunde man for den hævdede Opfattelse endvidere anføre den almindelige Henvisning til Forordningen af 5. Marts 1845¹⁾ i §§ 1 og 2

¹⁾ »Kan Grundafstaaelse m. m. fordres af vedkommende Banes Bestyrelse i de samme Øjemed, i hvilke Forordningen af 5. Marts 1845 hjemler Grundafstaaelse m. m. ved Jernbaners Anlæg«, og: »Erstatningen ... vil ... være at ansætte ... navnlig efter Bestemmelserne i ... Forordning af 5. Marts 1845«.

i Loven af 1897, hvilken naturligt maa forstaas saaledes, at Reglerne for Erhvervelserne og Dispositionsrettens Omfang i det hele ere de samme som ved Erhvervelse af Grunde i Medfør af Forordningen af 5. Marts 1845. Yderligere kan henvises til, at Loven af 1897 ligesom Lov Nr. 57 af 12. April 1889 vedrørende Grunderhvervelse til Udvidelser af Statsbanerne m. m. maa opfattes nærmest som et Supplement til Forordningen af 5. Marts 1845, hvorved det aldeles ikke har været Hensigten at give nye Regler med Hensyn til Banernes Dispositionsret over de til Baneanlægene inddragne Arealer, men alene rent ex tuto at opnaa udtrykkelig Ekspropriationshjemmel ved Udvidelse af Jernbaner under Hensyn til den herskende Tvivl om, hvorvidt tilstrækkelig Hjemmel allerede havde i Forordningen af 5. Marts 1845, jfr. Motiverne til de nævnte Love samt forskellige Udtalelser paa Rigsdagen særligt vedrørende Forslaget til Loven af 12. April 1889 (Rigsdags Tidende for 1888—89, Tillæg A. Sp. 1525—28 og Folketingets Forhandlinger Sp. 1005, 1010, 1011, 1013—14, 1018—21 samt Rigsdags Tidende for 1897—98, Tillæg A. Sp. 1777—78). Den modsatte Forstaaelse vilde da ogsaa føre til urimelige Resultater, f. Eks. naar en Lodsejer har afgivet en Del af et Stykke Jord til det oprindelige Jernbaneanlæg og en anden Del af samme til den senere Udvidelse.

IV. Angaaende *Fremgangsmaaden* ved Ekspropriation til Jernbaneanlæg bemærkes:

a. Udstikning af Linien.

Det første Skridt, som af en Jernbanekoncessionshaver bliver at foretage til Gennemførelse af de Jernbaneanlæg, hvortil Koncession er meddelt, er *Jernbanens Udstikning og Betegning i Marken* samt Opmaaling og Nivellering m. m., jfr. Forordningen af 5. Marts 1845 § 5, Begyndelsen. Disse Arbejder foretages ved Koncessionshaverens egen Foranstaltning, se § 4 i nævnte Forordning. Naar Begæring i saa Henseende fremsættes af Koncessionshaveren, bliver der, forinden

Arbejderne paabegyndes, til Beskyttelse for Anlægget ved Foranstaltning af Ministeriet for offentlige Arbejder gennem vedkommende Politimyndigheder udstedt offentlige Bekendtgørelser, som indrykkes i lokale Blade og paa anden brugelig Maade bringes til almindelig Kundskab, hvori tilkendegives, at enhver Grundejer og Bruger er pligtig at lade samtlige vedkommende, som foretage de paagældende Opmaalinger og Nivellementsarbejder, saavel have uhindret Adgang over deres Jorder som Adgang til der at foretage alle fornødne Arbejder, imod at der gives fuldstændig Erstatning for den Skade, der maatte foraarsages ved Arbejderne, samt at de Udstikningsmærker, hvormed Jernbanelinien betegnes, ikke maa borttages, flyttes eller beskadiges, og at der, hvis saadant skulde ske, bliver at gøre Anmeldelse til vedkommende Politiovrighed. Saadanne Bekendtgørelser findes i ældre Tid aftrykte i Lovsamlingen, jfr. Bekendtgørelse af 23. Maj 1861, vedrørende Udstikning af den sjællandske Nordbane, samt en Række Bekendtgørelser vedrørende Jernbaneanlæg i Slesvig og Holsten. Lignende Bekendtgørelse sker derimod ikke nu om Stunder, se saaledes fra den seneste Tid en Skrivelse af 19. April 1912¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Viborg Amt. Hjemmelen for Udstedelsen af Paabud som de omhandlede findes i den fornævnte Bestemmelse i § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845, som forudsætter Nødvendigheden af Udstikningen, sammenholdt med Forordningens § 1, hvorefter enhver Grundejer er pligtig saavel for stedse som midlertidig at afstaa mod billig og fuldstændig Erstatning de Grundstykker, som udfordres til Anlægget. Overtrædelser af de paagældende Paabud (Forbud) maa formentlig af Politiet kunne anses med Straf af Bøder eller Fængsel, jfr. § 8, 3. Stykke i Lov af 11. Februar 1863 ang. Omordning af Københavns Politi m. v. samt § 7 i Lov Nr. 21 af 4. Februar 1871 ang. Bestemmelser om Politiet udenfor København.

¹⁾ Utrykt.

b. *Besigtigelsen.*

Med Hensyn til Udførelsen af selve Jernbanens Anlæg er det i § 4 i Forordningen af 5. Marts 1845 bestemt, at »Ledningen af de foreløbige Arbejder saavel som af selve Banens Bygning« skal være overladt til Koncessionshaverne selv (»bemeldte Entreprenører eller Selskaber«), »som derhos ville have at befuldmægtige de Mænd, der skulle varetage deres Tarv«¹⁾ (d: at de skulle antage fornøden teknisk Medhjælp til Arbejdernes Ledelse).

I Forordningens § 5 hedder det dernæst:

»Naar de forberedende Arbejder, saasom Linie-Udstikning og dens Betegning paa Marken, samt Opmaaling, Nivellation m. m., ere tilendebagte, bliver den udstukne Linie at underkaste en almindelig Besigtigelse og Prøvelse af en Kommission«²⁾.

Om *Kommissionens Sammensætning* hedder det, at den: »foruden Vor Kommissarius«³⁾ som Formand, bliver at sammensætte af 4 kyndige Mænd, af hvilke Vort Rentekammer⁴⁾ udnævner 2 for samtlige Amter, gennem hvilke den tilladte Jernbane skal føres, og vedkommende Amtsraad 2 for ethvert paagældende Amt. Ved Siden af den saaledes for hele Amtet nedsatte Kommission . . . skulle endnu, med Hensyn til hver enkelt Kommune, hvorigennem Banen gaar, 2 Mænd tage Del i Forhandlingerne, hvilke Mænd, efter Opfordring af Kommissarius, dertil udmeldes i København saavel som i de øvrige Købstæder af Magistraten og Borgerrepræsentanterne, og i Landdistrikterne af Sogneforstanderne«.

Ifølge Lov af 23. December 1861 skal Besigtigelseskommissionen dog, forsaa vidt Banelinien føres gennem København eller over dens Grund, tiltrædes af 2 af den kgl. Lands- over- samt Hof- og Stadsret udvalgte Mænd i Stedet for de

¹⁾ Om den i §'en ligeledes nævnte Kontrol gennem en Kommissarius henvises til Afsnit 9 nedenfor.

²⁾ Forinden Besigtigelsen kan finde Sted, maa Planerne for Banelæget foreløbigt approberes af Ministeriet, se nedenfor Side 353—54.

³⁾ Om denne se nedenfor, Afsnit 9.

⁴⁾ Nu Ministeriet for offentlige Arbejder.

udenfor København af vedkommende Amsraad dertil valgte 2 Medlemmer.

Angaaende de Egenskaber, som maa forudsættes hos Medlemmerne af Besigtigelseskommissionen, og om de Fordringer, som iøvrigt bør stilles til disse, findes ingen Bestemmelser fastsatte, og der kan vistnok i det hele ikke stilles særegne Krav i saa Henseende og navnlig ikke saadanne, som maa stilles til Medlemmer af den i Forordningens § 10 nævnte Taksationskommission (jfr. herom nærmere nedenfor). Hvad særlig angaar Spørgsmaalet om egen Interesse hos et Medlem af en Besigtigelseskommission skal henvises til en Skrivelse af 2. Juni 1910¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Vejle Amt, vedrørende en Forespørgsel om, hvorvidt et af et Amsraad valgt Medlem af en Besigtigelses- og Ekspropriationskommission var inhabil til at være Medlem af Kommissionen under Hensyn til, at han var Ejer af et Areal, der paatænkte eksproprieret til Baneanlægget. Ministeriets Besvarelse gik ud paa, at der intet havde at erindre imod, at den paagældende vedblev at fungere som Medlem af Kommissionen under Forudsætning af, at den Erstatning, der mulig tilkom ham i Anledning af Baneanlægget, fastsattes af vedkommende Taksationskommission.

Med Hensyn til de 2 af vedkommende Kommunalbestyrelser (Sogne- eller Bykommune) valgte Mænd, som for hver enkelt Kommune skulle tage Del i Kommissionens Forhandlinger, er det i en Skrivelse af 5. December 1896¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Nørresundby—Sæby—Frederikshavn Jernbane udtalt, at Ministeriet maa holde for, at det ved § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845 er forudsat, at de maa være bosiddende i Kommunen.

Hvad iøvrigt angaar de nævnte Kommunedelegeredes Stilling, rejser det Spørgsmaal sig, om de ere at betragte som egentlige, stemmeberettigede Medlemmer af Kommissionen, eller om de kun ere tilkaldte dels som vejledende for Kom-

¹⁾ Utrykt.

missionen dels for at varetage vedkommende Kommunes Interesser overfor denne. Det første er antaget i tvende Skrivelser, henholdsvis af 10. December 1859¹⁾ og af 21. Januar 1860²⁾ fra Indenrigsministeriet til Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland og af denne hævdet i Praksis i en lang Aarrække derefter. Den til Grund herfor liggende Opfattelse af Bestemmelsen i § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845 maa dog sikkert betegnes som urigtig. Den synes ikke at kunne støttes paa Forordningens Ord, som lyde paa, at de nævnte 2 Mænd skulle »tage Del i Forhandlingerne«. Om Entreprenørernes eller Aktieselskabets Befuldmægtigede samt den Mand, der har foretaget Linieudstikningen, siges det derefter, at de »have at give Møde« ved Forhandlingerne, og det er nu vel klart, at det at tage Del i Forhandlingerne er noget andet og mere end at give Møde ved disse; men naar henses til, at det foran i §'en udtales, dels at Besigtigelsen og Prøvelsen foretages af en Kommission, »hvilken foruden Vor Kommissarius som Formand bliver at sammensætte af 4³⁾ kyndige Mænd«, dels at de 2 Kommunedelegerede skulle tage Del i Forhandlingerne »ved Siden af den saaledes for hele Amtet nedsatte Kommission«, synes der dog at savnes Hjemmel til at anse de 2 sidstnævnte for at være Medlemmer af selve Kommissionen. Deres Opgave maa derfor antages alene at gaa ud paa at vejlede Kommissionen ved Bedømmelsen af de lokale Forhold og at varetage de stedlige Interesser overfor Kommissionen. Til Støtte for denne Antagelse kan henvises til Kilden til Bestemmelsen, nemlig § 4, 1. Stk. i Forordningen af 17. Juni 1842 for Hertugdømmerne Slesvig og Holsten⁴⁾, hvori Kommissarius betegnes som »tilforordnet« Kommiss-

¹⁾ Den samme, som nævnes nedenfor Side 193.

²⁾ Utrykt.

³⁾ Udhævet af Forf.

⁴⁾ »Dieser gemeinschaftlichen Commission wird Unser, für die Beaufsichtigung der Eisenbahn-Anlage bestellter Commissarius beigeordnet; auch werden zu derselben Communalbeamte, (wo solche vorhanden sind), und, wo es sich um Entwässerung handelt, soweit die Umstände dies erforderlich machen, ein Kunstverständiger von der Obrigkeit hinzugezogen«.

sionen, hvorimod det om de Kommunedelegerede — hvis Antal end ikke er fastslaaet, og som stilles i Klasse med en særlig sagkyndig med Hensyn til Vandafledningsspørgsmaal — kun siges, at de skulle tilkaldes. Endvidere kan henvises til Forhandlingerne angaaende det til Grund for Forordningen af 1845 liggende Forslag, se Viborg Stændertidende for 1844, Sp. 1180—81 og 1204—05, hvor det oplyses, at det har været Tanken at sammensætte Kommissionen saaledes, at *Halvdelen* af de valgte Medlemmer udpegedes af Rentekammeret, og at Hensigten hermed var at værgе sig imod, at et Flertal af Kommissionens Medlemmer blev valgt af »en Autoritet, som maatte formodes udelukkende eller dog fortrinsvis at ville se paa Grundejernes Interesse«. Det saaledes tilsigtede Maal vilde jo ikke kunne naas, dersom Kommissionen kom til at bestaa af 4 kommunevalgte, men kun 3 af Staten valgte Medlemmer (incl. Kommissarius). Det er da ogsaa kun en kort Tid, Ministeriet har fastholdt den i de fornævnte Skrivelser af 1859 og 1860 udtalte Opfattelse, thi allerede i Skrivelser af 14. Januar 1874¹⁾ til de kgl. Kommissarier ved de daværende Jernbaner udtaler Indenrigsministeriet, »at Ministeriet for sit Vedkommende er tilbøjeligt til at antage, at de omhandlede kommunale Delegerede ikke ere Medlemmer af Kommissionen«. I de senere Aar har det i Praksis stadig været fastholdt, at de 2 for de enkelte Kommuner udmeldte Mænd ikke ere stemmeberettigede Medlemmer af Besigtigelseskommissionen, som saaledes alene bestaar af 4 Medlemmer foruden Kommissarius, der er Formand.

Besigtigelsen foregaar saaledes, at den samlede Kommission begiver sig ud paa de Steder, hvor Banen er udstukken. Kommissionen tilbagelægger derefter til Fods hele den Strækning, hvorover Banen agtes anlagt og træffer de fornødne Bestemmelser vedrørende Anlæggets Udførelse. Ved de saaledes stedfindende Forhandlinger skulle, foruden Kommissionens Medlemmer og de kommunedelegerede, Bevillingshaverne eller

¹⁾ Utrykt.

Repræsentanter for disse samt den Mand, der har foretaget Linie-Udstikningen, efter forudgaaet Indkaldelse gennem Kommissarius, være til Stede, jfr. Forordningens § 5, 1. Stk. i Slutningen. Endvidere skal den ledende Landinspektør ved Anlægget være til Stede, jfr. nærmere nedenfor, Side 219. Endelig er ifølge Praksis tillige Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg til Stede for at paase, at de tekniske Bestemmelser, som træffes vedrørende Anlægget, ere tilfredsstillende.

Tilsigelse til dem, som skulle deltage i eller være til Stede ved Besigtigelsesforretningerne, sker ifølge Praksis paa den Maade, at der i Statstidende og i de lokale Dagblade for vedkommende Egn af Kommissarius indrykkes en Bekendtgørelse, hvori meddeles, hvilke Dage Besigtigelsen af de enkelte Strækninger af Banelinien vil blive foretagen, hvorhos der foruden til Kommissionens Medlemmer og Tilforordnede tillige sendes skriftlig Anmodning til Kommunalbestyrelserne om at lade de af samme udnævnte delegerede møde paa vedkommende Sted¹⁾.

Over alt, hvad der ved Besigtigelsen af Kommissionen bestemmes, affattes ved Kommissarii Foranstaltning en fuldstændig Protokol.

Hvad angaar Besigtigelseskommissionens *Opgave* hedder det i Forordningens § 5, at Kommissionen skal underkaste den udstukne Linie »en almindelig Besigtigelse og Prøvelse«. Det tilføjes dernæst:

»Ved den ovenfor omhandlede Undersøgelse af Linien vil Kommissionen i Særdeleshed have at tage under Overvejelse, hvorledes de ved Banens Anlæg afbrudte Vejforbindelser, saavel som Kommunikationen mellem de enkelte Grundstykker, kunne paa hensigtsmæssigste Maade bringes i Stand, ligesom ogsaa behørigt at paase Egnens Tarv med Hensyn til mulige Forandringer i Henseende til Vandløbene.

Sluttelig hedder det: »De Paastande om Forandringer i Liniens Retning, som i enkelte Punkter maatte fremkomme,

¹⁾ Af Hensyn til de til Jernbaneanlægene knyttede militære Interesser gives der tillige Generalstaben særlig Tilvarsling til Møderne.

blive af Kommissionen, ialtfald efter Tilkaldelse af en Ingeniør-Officer, forsaavidt saadant af Kommissarius agtes fornødent, at undersøge og paakende. Og vil det have sit endelige Forblivende ved den af Kommissionen afgivne Resolution.

Det ses heraf, at Opgaven maa være at foretage et praktisk og teknisk Skøn over Hensigtsmæssigheden af det projekterede og i Marken udstukne Jernbaneanlæg. Forinden denne Bedømmelse finder Sted, forelægges der Ministeriet de fornødne Planer og Kort, hvorpaa Jernbanelinien er indlagt, for at Ministeriet kan danne sig en foreløbig Mening om Sagen og herved navnlig bedømme, om det foreliggende Projekt, hvad Liniens Retning angaar, er i Overensstemmelse med Loven og Koncessionen, som hjemler Anlægget. Findes der i saa Henseende intet at erindre, tilstiller Ministeriet Kommissionen Planerne til Prøvelse paa Stedet. Foruden at foretage en mere almindelig Bedømmelse af Projektet skal Kommissionen paase, at Anlægget ikke bringer mere Forstyrrelse end fornødent i de bestaaende Forhold paa de enkelte Steder, og at de Forandringer i Vejforbindelser og i Vandløb m. m., som vise sig nødvendige, foretages paa hensigtsmæssigste Maade.

Ved § 19 i Forordningen er det paalagt Bevillingshaverne at indrette alle Anlæg, som ere fornødne til at tilvejebringe og sikre Kommunikationen paa de af Banen overskaarne Landeveje, saavel som Overkørsler, Indhegninger, Opkørselssteder paa Grundstykker, Vandledninger og Stenkister. Idet iøvrigt med Hensyn til den nærmere Forstaaelse af Bestemmelserne i nævnte Paragraf henvises til den særlige Udvikling herom nedenfor Side 276—300, skal her bemærkes, at Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen samtidig med Prøvelsen af Linien anordner det fornødne med Hensyn til, hvorledes Bevillingshavernes Pligter i de anførte Henseender i de enkelte Punkter ville være at opfylde paa hvert Sted. Hvad særlig angaar Indretningen af Overkørsler og nye Vejstykker, var det i ældre Tid, da Hovedlandevejene administreredes af Staten, Skik, at Bestemmelsen om den nærmere Ordning

vedrørende Forholdet til saadanne Veje blev truffen af Kongen, jfr. den som **Bilag 10** nedenfor aftrykte kgl. Resolution af 20. Maj 1846 om Roskildebanens Overførelse over Hovedlande-vejen til Roskilde. I nyere Tid træffes Bestemmelserne med Hensyn til alle Overkørsler og Veje af Kommissionen, men der er dog under 13. April 1909 af Ministeriet for offentlige Arbejder efter Indstilling fra det tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg approberet nogle Regler for Anlæg af Overkørsler og nye Vejstykker. Disse, der findes aftrykte nedenfor som **Bilag 11**, tjene til Rettesnor under normale Forhold for Kommissionen ved Fastsættelsen af de fornødne Bestemmelser for, hvorledes vedkommende Anlæg kræves udførte af Bevillingshaverne, men, som det vil ses, udelukke de ikke, at Kommissionen kan foretage Ændringer heri under Hensyn til de særlige lokale Forhold. De Bestemmelser, som Kommissionen paa Basis af de nævnte »tekniske Normer« anordner, ere Bevillingshaverne pligtige at holde sig efterretteligé.

Kommissionen kan ikke anses for bunden til i alle Enkelt-heder at følge de den forelagte Planer for selve Baneanlægget, men den maa for sit Vedkommende kunne vedtage at indstille Ændringer i disse, som maatte findes hensigtsmæssige, jfr. den foran Side 158 anførte Hof- og Stadsrets Dom af 16. Juni 1873. Det Spørgsmaal rejser sig imidlertid, hvorledes Afgørelse træffes i de Tilfælde, hvor Kommissionen maatte finde det ønskeligt, at den for Banen udstukne Linie eller Projektets enkelte Dele ændres, eller hvor Ønsker om saadanne Ændringer enten af de Kommunedelegerede eller af private maatte blive fremsatte overfor Kommissionen, eller ligefrem Paastande om Forandringer paa lignende Maade maatte fremkomme.

Herom udtales i § 5 kun, at »de Paastande om Forandringer i Liniens Retning, som i enkelte Punkter maatte fremkomme, blive af Kommissionen . . . at undersøge og paakende«, hvorhos det tilføjes: »Og vil det have sit endelige Førblivende ved den af Kommissionen afgivne Resolution«.

For det saaledes angivne Omraade er det altsaa fast-

slaaet, at Paakendelsen foretages af Kommissionen, og at dens Afgørelse er endelig, hvorfor den ikke kan indankes til Underkendelse hverken for nogen Domstol eller for Ministeriet; men Spørgsmaalet bliver, hvor langt Omraadet for denne Kommissionens Kompetence strækker sig. Det, Kommissionen ifølge den omhandlede Bestemmelse skal træffe Afgørelse om, er »Paastande om Forandringer i enkelte Punkter«. Det er altsaa ikke tilstrækkeligt, at der blot udtales et *Ønske* om en Forandring, men der maa foreligge en ligefrem *Paastand*, d: et Krav om en Forandring, støttet paa en Henviisning til, at der uden Føje gøres et betydningsfuldere Indgreb i Forholdene paa vedkommende Sted end fornødent. Der tales dernæst kun om Forandringer *i enkelte Punkter*, hvorved øjensynlig i første Række er tænkt paa mindre Ændringer paa den enkelte Lodsejers Grund eller til Fordel for en enkelt Grundejer. At Tanken netop har været i Forordningen kun at give Bestemmelse med Hensyn til saadanne mindre væsentlige Forandringer af Hensyn til de enkelte Grundejeres Interesser, fremgaar af Bemærkningerne til det Udkast til Forordningen, som forelagdes Stænderforsamlingerne, hvori det med Hensyn til Bestemmelserne i § 5¹⁾ udtales:

»En saadan almindelig Undersøgelse og Prøvelse af Banelinien er ogsaa anordnet for Hertugdømmerne, og maa navnlig anses nødvendig, dels for at alle Vedkommendes Interesse kan paases, forsaavidt Ordningen af de i § 5 udtrykkeligen omtalte Forhold angaar, dels ogsaa med Hensyn til saadanne mindre væsentlige Forandringer, som muligen af særegne Grunde kunde være af Vigtighed for de paagældende Ejere, og som uden videre skadelig Indflydelse paa Linien i det Hele maatte kunne indrømmes fra Entreprenørens Side ...«.

Der savnes saaledes i §'en Bestemmelse om, hvorledes Afgørelse træffes, naar der enten overfor Kommissionen af Kommunerepræsentanter eller af private maatte blive udtalt

¹⁾ Viborg Stændertidende for 1844, Sp. 528.

Ønske om mere betydelige Ændringer i Baneliniens Retning, eller saadanne Forandringer af Kommissionen selv maatte skønnes ønskelige f. Eks. af økonomiske Grunde, for at opnaa bedre Stignings- og Krumningsforhold, eller for at Banen bedre kan komme til at betjene den paagældende Landsdel. Besvarelsen af, hvorledes der i saadanne Tilfælde vil være at forholde, maa derfor søges andetsteds.

At der meget vel kan være Tale om, at det kan besluttes at forandre Retningslinien »senere« end paa det i § 5 nævnte Tidspunkt, nemlig ved Afholdelsen af Kommissionens Besigtigelsesforretning, er klart udtalt i Forordningens § 6, som foreskriver, at der i saadant Fald skal afholdes ny Besigtigelse paa vedkommende Steder. Det forudsættes dernæst øjensynligt i § 6, at Beslutningen om Forandringen træffes af en anden end af Kommissionen, da der ikke ses at kunne have været Grund til at gaa ud fra, at Kommissionen selv skulde bestemme sig om efter endt Besigtigelse. Der kan derimod være tænkt *dels* paa Tilfælde, hvor Kommissionen paa Grundlag af det ved Besigtigelsen passerede anbefaler en Ændring i det den forelagte Projekt, *dels* paa, at der fra lokal Side eller paa anden Maade fremkommer Anmodning om Forandringer. Spørgsmaalet bliver da, hvem der i saadanne Tilfælde træffer Afgørelsen.

I Tilfælde, hvor der maatte savnes særlige Bestemmelser i den omhandlede Henseende enten i speciel Lov eller i vedkommende Koncession, maa Bestemmelsen i § 4 i Forordningen af 5. Marts 1845 være afgørende. Det udtales deri, at Ledningen af de foreløbige Arbejder saavel som af selve Banens Bygning skal være overladt til vedkommende Entreprenører eller Selskaber og de af disse antagne tekniske Medhjælpere, og om Kommissarius siges det sammesteds kun, at han skal føre Tilsyn med *Maaden*, hvorpaa Foretagendet bringes til Udførelse i det Hele. Denne Bestemmelse maa, sammenholdt med Forordningens § 5, naturligt opfattes saaledes, at det — i Mangel af særlig Bestemmelse i modsat Retning — er

Koncessionshaverne selv¹⁾, som bestemme Liniens og Stationernes Beliggenhed, medens Kommissarius og Besigtigelseskommissionen kun i Enkelthederne fører Kontrol med, at Anlægget gennemføres paa en forsvarlig og til alle Sider saa hensigtsmæssig Maade som muligt.

Forholdet er nu imidlertid det, at det stedse har været Skik i de specielle Love om Jernbaners Anlæg og i de i Henhold til disse meddelte Koncessioner at optage en udtrykkelig Bestemmelse om, at det er forbeholdt vedkommende Ministerium at træffe Bestemmelse om Banens Retningslinie og Bygningsmaade, om Stationernes Beliggenhed og om Planerne for Anlægget ogsaa i andre Enkeltheder, jfr. saaledes eksempelvis Lov af 20. August 1853 § 2, Lov af 19. Februar 1861 § 3, Lov af 21. Juni 1867 § 2, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 2, Lov Nr. 72 af s. D. § 4, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a samt § 1, 2. Stk. i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted, hvis Bestemmelse for dette Omraade er aldeles svarende til alle ældre Koncessioners.

Fra anden Side har det været hævdet, at Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Kompetence i den ommeldte Henseende skulde være langt videre rækkende end foran antaget, idet den skulde være beføjet til at træffe den endelige Afgørelse i alle Spørgsmaal vedrørende Bestemmelsen af Jernbanens Retningslinie og om enhver Ændring af den Kommissionen forelagte Linie, altsaa ikke blot hvor det drejer sig om Paastande om Forandringer i enkelte Punkter. Til Fordel for denne Opfattelse henvises dels til Slutningsbestemmelsen i § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845 (»Og vil det have sit endelige Forblivende ved den af Kommissionen afgivne Resolution«), dels til de Vanskeligheder, som i Praxis rejse sig ved Afgrænsningen af Spørgsmaal om Forandringer i enkelte Punkter og paa den anden Side Spørgsmaal om en fuldstændig Linieførlægning, idet særligt fremhæves, at Spørgs-

¹⁾ I disses Sted træder for Statsbanernes Vedkommende Ministeren for offentlige Arbejder.

maal om Forandringer i enkelte Punkter hyppig slet ikke lade sig løse uden i Forbindelse med endog ret betydelige Linieforlægninger. Hertil bemærkes, at den nævnte Opfattelse ikke ses at kunne støttes paa selve Forordningens Udtryk, thi Slutningsbestemmelsen i § 5 refererer sig tydeligt nok netop kun til Afgørelsen med Hensyn til »Paastande om Forandringer i Liniens Retning, som i enkelte Punkter maatte fremkomme«, hvilke Forandringer i Motiverne til Bestemmelsen nærmere betegnes som »saadanne mindre væsentlige Forandringer, som muligens af særegne Grunde kunde være af Vigtighed for de paagældende Ejere, og som uden videre skadelig Indflydelse paa Linien i det Hele maatte kunne indrømmes«. Hvad dernæst angaar de praktiske Vanskeligheder, som ville være en Følge af den hævdede Begrænsning i Kommissionens Competence, skønnes disse ingenlunde at kunne betegnes som uløselige, men alene at maatte føre til Nødvendigheden af, at Spørgsmaal om egentlige Linieforlægninger af Kommissionen maa forelægges Ministeriet til Afgørelse ogsaa i Tilfælde af, at de alene ere rejste som Følge af en Paastand fra en Lodsejer om Ændring i et enkelt Punkt.

Det her omhandlede Spørgsmaal om, hvem der træffer Afgørelse i Sager angaaende Ændring af en besigtiget Jernbanelinie, har i sin Tid været forelagt Indenrigsministeriet, som i den som **Bilag 12** nedenfor aftrykte Skrivelse af 10. December 1859 til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland udtalte, at da i det foreliggende Tilfælde Retningslinien var approberet, kunde der kun i Retningen foretages saadanne Forandringer i enkelte Punkter, som af Besigtigelseskommissionen i Medhold af Forordningen af 5. Marts 1845 § 5 fastsattes ved Kendelse, hvorimod enhver mere omfattende Forandring af den approberede Linie vilde være at forelægge Ministeriet.

Den formelle Fremgangsmaade med Hensyn til den endelige Approbation af en Banes Retningslinie og af Anlægget i det hele er den, at Kommissionen (Kommissarius) efter endt Besigtigelse gør Indstilling til Ministeriet om Ordningen,

hvorefter Ministeriet træffer Afgørelsen. Undertiden er Forholdet det, at der alternativt har været Kommissionen forelagt mere end een Linie for Banens Retning, og Kommissionen plejer da for sit Vedkommende at anbefale den Linie, som den har fundet mest tilfredsstillende. Naturligvis er Forholdet det, at der kun sjælden vil blive Spørgsmaal om at vælge en anden Retningslinie for en Jernbane eller om andre Stationsplaner o. lign. end anbefalet af Kommissionen; men i saadanne Tilfælde, hvor Ministeriet maatte ønske Forandringer foretagne i den af Kommissionen valgte og godkendte Linie eller i Planerne for Stationernes Beliggenhed eller lignende, vil Sagen paany være at forelægge Kommissionen til Bedømmelse af Enkelthederne i den ændrede Plan, jfr. Bestemmelsen i § 6 i Forordningen af 5. Marts 1845. I Overensstemmelse hermed er Ministeriets Praksis, se den som **Bilag 13** nedenfor aftrykte Skrivelse af 18. December 1868 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner, hvori udtales: »at Ministeriet saavel i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845 § 6 som til § 2 i den ovennævnte Lov af 21. Juni f. A.¹⁾ maa fastholde sin Berettigelse til, selv efter at Besigtigelsen er afholdt, at kunne fordre saavel større som mindre Afgivelser foretagne fra den til Grund for den førstafholdte Besigtigelse liggende Linie, selvfølgelig saaledes, at de forandrede Dele af Linien underkastes den sædvanlige i bemeldte Forordnings § 5 foreskrevne Behandlingsmaade«, samt Skrivelse af 26. Marts 1913²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne, hvorved det paa lagdes Kommissarius paany at forelægge vedkommende Besigtigelseskommission til Besigtigelse og Prøvelse et Baneprojekt i Anledning af, at Ministeriet havde bestemt sig for en Retningslinie, som Kommissionens Flertal under Hensyn til Bekostningsspørgsmaalet havde erklæret sig imod.

¹⁾ Lov af 21. Juni 1867 om Anlæg af Jernbaner paa Sjælland og Falster.

²⁾ Utrykt.

Der tales i Forordningens § 5 ikke om, hvorledes Afgørelse træffes, dersom der rejses Spørgsmaal om Ændring af de af Besigtigelseskommissionen tagne Bestemmelser vedrørende de i § 5, 2. Stk., jfr. § 19 omhandlede Forhold, nemlig Retablering af afbrudte Vejforbindelser, Tilvejebringelse af Forbindelser mellem forskellige til en Ejendom hørende Grundstykker, Ordning af Vandløbsforhold m. v.; men Forholdet maa utvivlsomt antages at være det, at Kommissionen træffer den endelige Bestemmelse vedrørende disse Forhold, hvis Ordning er henlagt til Kommissionen, uden at der i Forordningen er antydnet nogen Mulighed af, at de af Kommissionen trufne Afgørelser kunne forandres af anden Myndighed.

Det maa anses for utvivlsomt, at de af Kommissionen trufne Bestemmelser i de anførte Henseender ikke kunne indankes for Domstolene. Dette er ogsaa anerkendt i Praksis, jfr. en Hof- og Stadsrets Dom af 5. September 1870¹⁾, hvorved fastslaas, at en af en Besigtigelses- og Ekspropriationskommission truffen Afgørelse af, hvorvidt en Overkørsel over en Jernbane skal være offentlig eller privat, forsaavidt maa være at anse som endelig, som Spørgsmaal om Forandring af Kommissionens Bestemmelse ikke kan kræves paakendt af Domstolene. Endvidere kan her anføres en Højesteretsdom af 10. Oktober 1911²⁾, hvorved Statsbanerne frifandtes for et af Fredericia Byraad mod dem anlagt Søgmaal, gaaende ud paa at faa en nedlagt Overkørsel over Statsbanen ved Fredericia retableret, da Nedlæggelsen fandtes stemmende med den af vedkommende Besigtigelses- og Ekspropriationskommission trufne Ordning med Hensyn til Færdselsforholdene over den paagældende Del af Jernbaneterrænet.

Medens Afgørelsen af de her omhandlede Forhold saaledes henhører under Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen, er der paa den anden Side ikke ved Forordningens § 5 tillagt Kommissionen Kompetence til, med Udelukkelse af de ordinære Domstole, at afgøre Retsspørgsmaal, som

¹⁾ Juridisk Ugeskrift 1870, S. 841.

²⁾ U. f. R. 1912, S. 17.

kunne opstaa angaaende Paastande om Vejrettigheder o. l., saasom om, hvorvidt en privat Grundejer har Ret til at have og benytte en Vej over en anden Mands Jord, eventuelt saaledes, at denne Vej maa føres over Jernbanen. Saadanne Spørgsmaals Afgørelse maa henhøre under Domstolene, jfr. en Hof- og Stadsrets Dom af 12. December 1864¹⁾.

Det er ikke i nogen af de fornævnte Domme klart udtalt, hvorvidt de under vedkommende Sager rejste Spørgsmaal kunde have været krævede paakendte af en i Henhold til § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845 nedsat særlig Kommission; dog synes det ved den i 1911 afsagte Dom at være fastslaaet, at det omhandlede Spørgsmaal om Ordningen af Færdselsforholdene over Jernbaneterrænet havde fundet sin til alle Sider endelige Afgørelse ved Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Kendelse, og i Dommen af 1870 er det øjensynligt forudsat, at det under Sagen rejste Spørgsmaal om, hvorvidt en Overkørsel skulde være offentlig eller privat, var endelig afgjort ved Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Kendelse og derfor ikke kunde kræves forelagt for en i Henhold til § 19 nedsat Kommission.

Angaaende Omraadet for saadanne Kommissioners Virksomhed, henvises iøvrigt til Udviklingen nedenfor Side 288—300.

Ministeriet har lige saa lidt som Bevillingshaverne eller de paagældende Kommunalbestyrelser eller Lodsejere nogen Kompetence til at omgøre de Bestemmelser, som i de anførte Henseender ere truffene af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen.

Ministeriet kan saaledes eksempelvis ikke bestemme, at en Overkørsel skal være privat, naar Kommissionen har afgjort, at den skal være offentlig. Overhovedet maa det anses for utvivlsomt, at Ordningen af de i § 5, 2. Stk. i Forordningen omhandlede Forhold, Retablering af afbrudte Vejforbindelser og Vandløb, Forbindelse mellem de ved Banen overskaarne

¹⁾ Juridisk Ugeskrift 1865, S. 123.

Grundstykker og andre lignende ved Anlægget forstyrrede Forhold bestemmes endeligt af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen. Da det ofte vil være en Følge af et Jernbaneanlæg, at bestaaende Vejforbindelser maa forlægges, opstaar der Spørgsmaal om, hvorledes der skal forholdes med Vejstykker, som saaledes blive overflødige og nedlægges. Med Hensyn hertil er det i Indenrigsministeriets Cirkulære Nr. 123 af 13. Juni 1877¹⁾ § 7 i Slutningen udtalt, at Bestemmelse i saa Henseende træffes af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen. Hvad angaar de nye Vejstykker, der opstaa som Følge af de ved Baneanlægget forandrede Forhold, kan der ikke være Tvivl om, at saadanne, som træde i Stedet for en Del af en ældre offentlig Vej, efter Forandringen maa anses for en Del af den paagældende offentlige Vej og behandles i enhver Henseende ligesom de øvrige Dele af denne. Anderledes stiller Forholdet sig med Hensyn til de selvstændige Stationsadgangsveje, som blive nødvendige for at tilvejebringe Forbindelse mellem Stationerne paa Jernbanen og ældre offentlige Veje, og med Hensyn til de for Køretøjer bestemte Holdepladser foran Jernbanestationerne. Angaaende disse havde man vel tidligere den Opfattelse, at det skulde kunne paalægges vedkommende Kommune efter Fuldførelsen af Vejanlægget at overtage Adgangsvej og Holdeplads til Vedligeholdelse som offentlig Vej, og denne Opfattelse fik ogsaa Medhold ved en den 2. Maj 1887 af Landsover- samt Hof- og Stadsretten afsagt Dom²⁾; men denne Dom forandredes ved Højesterets Dom af 18. April 1888³⁾, hvorved det statueredes, at det ikke kunde paalægges vedkommende kommunale Myndigheder at optage de omhandlede Stationsadgangsveje med tilhørende Holdepladser paa Fortegnelserne over Kommunernes offentlige Veje til fremtidig Vedligeholdelse. Da Kommunernes Overtagelse af vedkommende Vejstykker naturligvis i Reglen vil være den hensigtsmæssigste Ordning, følges i

¹⁾ Ministerialtid. A. for 1877.

²⁾ U. f. R. 1887, S. 1013.

³⁾ U. f. R. 1888, S. 631.

Praksis den Regel, at Vejstykkerne saa vidt muligt ved særlig Overenskomst med Kommunerne søges overtagne af disse.

Medens Ministeriet, som anført, savner Myndighed til at omgøre Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Bestemmelser i de foran ommeldte Spørgsmaal, er der naturligvis intet til Hinder for, at alle de paagældende Parter enes om at bekoste en i en eller anden Retning gunstigere Ordning end den af Kommissionen bestemte. Saaledes kan en Bevilingshaver med Ministerens og vedkommende Lødsejers Samtykke f. Eks. indgaa paa at gøre en Overkørsel offentlig, uagtet Kommissionen har bestemt, at den kun skal behandles som privat. I saadanne Tilfælde, hvor en bedre Ordning end den af vedkommende Kommission bestemte vedtages, vil Sagen dog i Henhold til Analogien af Bestemmelsen i § 6 i Forordningen paany være at forelægge for Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen til Bedømmelse af den nærmere Gennemførelse af den ændrede Ordning. En saadan fornyet Forelæggelse vil ogsaa af den Grund være en Nødvendighed, at det ingenlunde er udelukket, at Ekspropriations- og Ulemperstatninger til private Nabolødsejere kunne være fastsatte under Forudsætning af den bestemte af Kommissionen først vedtagne Ordning.

Det kan i denne Sammenhæng bemærkes, at en ved et Baneanlæg nødvendiggjort Forandring af en offentlig Vej ikke kan betragtes ud fra et Ekspropriationssynspunkt, saaledes at der, hvor en Forringelse af Forholdene bliver nødvendig, skulde kunne blive Spørgsmaal om Udbetaling af Erstatning f. Eks. til vedkommende Vejbestyrelse (Kommunalbestyrelse). For et saadant Synspunkt savnes enhver Hjemmel i Forordningen og i vor øvrige Lovgivning, i hvilken Henseende kan henvises til, at § 7 og følgende §§ i Forordningen alene bestemme, hvorledes der skal gaas frem ved Udredelse af Erstatning til private Grundejere, medens der i § 5 er givet Bestemmelser om, at Kommunerne skulle være repræsenterede ved Besigtigelsen. Bestemmelserne i Forordningen maa for de her ommeldte Forhold anses for at være udtømmende,

og den Paastand lader sig ikke fastholde, at det ved Forordningen skulde være paalagt Bevillingshaverne at retablere de ved Jernbaneanlægget afbrudte Forbindelser saaledes, at den nye Ordning bliver i enhver Henseende lige saa god og værdifuld som den tidligere bestaaende. Opfyldelsen af en saadan Fordring vilde i mange Tilfælde være en Umulighed eller dog i hvert Fald kun kunne opnaas ved et aldeles uforsvarligt Spild af Værdier. Det, som ved Forordningens § 5, 2. Stk. paalægges Bevillingshaverne, er at sørge for, at Forbindelserne m. v., paa hensigtsmæssigste Maade bringes i Stand, hvilket formentlig maa betyde, at der skal træffes en rimelig og hensigtsmæssig Ordning. Angaaende Ministeriets Stilling til det her omhandlede Spørgsmaal kan henvises til de nedenfor Side 246 nævnte Skrivelser af 22. April og af 23. Juli 1873.

I Tilfælde, hvor Grundafstaaelse udkræves til *mindre Udvidelser af eller Forandringer ved en i Drift værende Privatbane*, bliver der ifølge Lov Nr. 166 af 18. December 1897 §§ 1 og 2 ikke at foretage nogen formelig Besigtigelse ved en Kommission eller paa anden Maade; det er derimod Banens egen Bestyrelse, som træffer den foreløbige Bestemmelse om, hvorledes Udvidelsen eller Forandringen bør foretages og i Enkelthederne gennemføres, og Planen for Udvidelsen eller Forandringen maa derefter forelægges vedkommende Minister (nu Ministeren for offentlige Arbejder), hvis Samtykke til Planens Udførelse i Loven er foreskrevet som Betingelse for, at Ekspropriation kan finde Sted.

c. Ekspropriationen.

Efter at Banens Retningslinie og dens Stationers Beliggenhed m. m. er endelig godkendt af Ministeriet for offentlige Arbejder, bliver der at skride til Ekspropriation. Som Indledning hertil maa Koncessionshaveren — paa Grundlag af det foreliggende Projekt for Banens Bygning og det ved Besigtigelsen vedtagne samt af Ministeriet godkendte — affatte

og til Kommissarius indsende en Rekvisition om Afgivelse af de til Anlægget fornødne Grundstykker. Denne Rekvisition skal almindeligvis indgives mindst 6 Uger før, end der ønskes disponeret over Grundstykkerne, se § 8 i Forordningen af 5. Marts 1845¹⁾. Paa Grundlag af den nævnte Rekvisition affattes der ved Kommissarii Foranstaltning en nøjagtig Fortegnelse over samtlige Ejere og Besiddere af Grunde, om hvis Afstaaelse der bliver Spørgsmaal. Denne Fortegnelse, der tillige skal indeholde en omtrentlig Angivelse af de paa-gældende Grundstykkers Areal-Indhold, trykkes, hvorefter det fornødne Antal Eksemplarer af den tilstilles de kommunale Bestyrelser til Uddeling blandt de vedkommende Grundbesiddere, hvorhos det gennem Læsning ved Sognestævne og ved Bekendtgørelser i Dagblade²⁾ bringes til almindelig Kundskab, at enhver vedkommende Grundejer kan erholde et Eksemplar, og hvor det er at erholde, se Forordningens § 7. I Slutningen af denne § er det dernæst fastsat, at den nævnte Bekendtgørelse »tillige vil tjene til Efterretning for Enhver, der som Panthaver eller i hvilken som helst anden Egenskab anser sig berettiget til, enten ganske eller for en Del, at oppebære den Godtgørelsessum, der med Hensyn til Grundafstaaelse maatte i sin Tid tilflyde de respektive Ejere«. Ifølge Praksis optages der i Bekendtgørelsen en udtrykkelig Tilkendegivelse i saa Henseende. Om Bekendtgørelsens præklusive Virkning henvises til Udviklingen foran Side 167—68.

I Forordningens § 8 er det tillige foreskrevet, at Kommissarius gennem Lokalembedsmændene skal lade de paa-gældende Grundejere underrette om den af Koncessionshaverne indgivne Rekvisition om Grundstykkernes Afgivelse; men saadan Underretning gives ikke i Praksis, idet Underretningen først sker ved den foran nævnte Udsendelse af og Bekendtgørelse om den i Forordningens § 7 nævnte Fortegnelse.

¹⁾ Den nævnte Bestemmelse overholdes dog ikke i Praksis.

²⁾ Ifølge nu gældende Praksis i Statstidende og de paa vedkommende Steder almindeligst læste Dagblade.

Ifølge § 9 i Forordningen skal Besigtigelseskommissionen — der, jfr. Forordningens § 5, 1. Stk., tillige vil have at fungere som Erstatnings-Kommission — endvidere indkalde, med i det mindste 8 Dages Varsel, der kundgøres paa den i § 7 bestemte Maade, enten samtlige paagældende, til en Kommune henhørende, Grundejere, eller i en hensigtsmæssig Orden et rimeligt Antal af disse, til at møde paa et for de Indkaldte, saavidt muligt, bekvemt liggende Sted, tilligemed de af Entreprenørerne eller Selskabet (o: Koncessionshaverne) befuldmægtigede Mænd til Forhandling om Grundafstaaelsen og Erstatningen for samme. I Praksis foretages den omhandlede Indkaldelse ved den samme Bekendtgørelse, hvorved Opmærksomheden henledes paa den i § 7 nævnte Fortegnelse, og hvorved Panthavere og andre Ejere af begrænsede Rettigheder i de paagældende Ejendomme indvarsles.

Ved de saaledes i Medfør af de nævnte Bestemmelser af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen (Kommissarius) fastsatte Møder mellem Grundejerne og Ejerne af begrænsede Rettigheder over Grundene paa den ene Side og Koncessionshaveren eller dennes Repræsentant paa den anden Side foretages Ekspropriationen, idet Kommissionen stiller vedkommende Grundstykker til Raadighed for Koncessionshaveren og søger tilvejebragt mindelig Overenskomst mellem Parterne om Fastsættelse af Erstatningen for Ekspropriationen. Ifølge § 8 i Slutningen i Forordningen skal Koncessionshaveren eller dennes Repræsentant, naar Grundstykkerne af Kommissionen stilles til Raadighed — »forsaavidt Aftrædelsen sker for bestandigt« — »meddele fornøden Tilstaaelse til Kommissarius«, hvilket dog i Praksis kun sker derved, at den paagældende medunderskriver Kommissionens Protokol (jfr. nedenfor), en Fremgangsmaade, der er godkendt ved en Hof- og Stadsretsdom af 25. Juni 1877¹⁾). Ved de ommeldte Ekspropriationsforretninger skal den ledende Landinspektør ved Jernbaneanlægget være til Stede, jfr. nedenfor Side 219.

¹⁾ U. f. R. 1877, S. 1016.

Kommissionens *Opgave* ved Forhandlingen mellem Koncessionshaveren eller dennes Repræsentant paa den ene Side og Grundejerne paa den anden Side bestaar i at forsøge, om mindelig Overenskomst angaaende Erstatningen for Grundafstaaelse m. m. kan tilvejebringes, »navnlig ogsaa forsaavidt Magelæg af fraskaarne Jordstykker vedkommer«, se Forordningens § 9.

Det, Kommissionen skal søge fastsat ved mindelig Overenskomst, er Erstatning »saavel for afgiven Grund som for anden ved Banens Anlæg *for bestandigt*¹⁾ tilføjet Beskadigelse«, se § 9 i Begyndelsen. Kommissionen skal tillige søge tilvejebragt Magelæg, som paa Grund af de ved Baneanlægget forandrede Forhold vise sig ønskelige, for herved at begrænse Tabet og Skaden for de enkelte Lodsejere ved Indskrænkning af Ekspropriationens Omfang til det absolut fornødne og saaledes ogsaa formindske Bevillingshavernes Udgifter til Erstatninger. Det er ikke paalagt Kommissionen at søge tilvejebragt Forlig om Erstatning for *midlertidigt Afsavn* af Grundstykker, hvorimod det i Forordningens § 14 er bestemt, at Godtgørelsen for saadant Afsavn, efterhaanden som Banens Anlæg fuldføres, skal fastsættes ved Taksation (af den i Forordningens § 10 nævnte Taksationskommission). Disse forskellige Bestemmelser med Hensyn til Erstatnings Fastsættelse for paa den ene Side varigt Tab og Skade og paa den anden Side midlertidigt Afsavn ere formentlig begrundede i, at Betingelserne for Fastsættelse af Erstatning af sidstnævnte Art ere forudsatte i Almindelighed først at ville være til Stede, efter at Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen har afsluttet sin Virksomhed; men der synes intet at kunne være til Hinder for, at denne Kommission, hvor Mulighed derfor maatte foreligge, ogsaa med Hensyn til Erstatning for midlertidigt Afsavn søger tilvejebragt en mindelig Ordning.

Over hvad der ved Kommissionsmøderne passerer, føres en af Kommissionens Formand autoriseret Protokol ved en

¹⁾ Udhævet af Forf.

paalidelig og duelig Mand, som Formanden udnævner dertil, § 9, 2. Stk.

Forsaavidt mindelig Overenskomst opnaas, bliver det fornødne derom at tilføre Protokollen og at underskrive af Parterne; men kan mindelig Forening ikke opnaas, eller udebliver nogen af Grundejerne, som da antages intet at have at erindre mod den begærte Grundafstaaelse, men, hvad Erstatningen angaar, at ønske denne bestemt paa sædvanlig, lovlig Maade, udgaar Sagen til Taksation, § 9, sidste Stk. Saadan Taksation maa kunne kræves saavel af Koncessionshaveren som af vedkommende Grundejer.

For Ekspropriationskommissionens *Fremgangsmaade* ved Forligsforhandlingerne er ikke foreskrevet særlige Former, og det maa derfor anses for tilstrækkeligt, at Kommissionen konstaterer, hvorvidt der i det enkelte Tilfælde foreligger Mulighed for Tilvejebringelse af en mindelig Overenskomst, (jfr. Skrivelse af 30. Oktober 1914¹⁾) fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner i Jylland, hvori bl. a. udtales, at Bestemmelsen i § 9 i Forordningen af 5. Marts 1845, hvorefter det af Ekspropriationskommissionen skal forsøges, om mindelig Overenskomst mellem Parterne maatte kunne tilvejebringes, efter Ministeriets Formening maa siges at være behørig iagttaget i det i Skrivelsen omhandlede Tilfælde derved, at det af vedkommende Kommission konstateredes, at det fra Lodsejerens Side rejste Erstatningskrav saa langt oversteg det Beløb, som af Banerne kunde ventes indrømmet, at en forligsmæssig Ordning maatte anses for uopnaelig.

I Praksis plejer Forhandlingen ogsaa at foregaa paa den Maade, at Kommissionen, efter at have besigtiget de eksproprierede Arealer og efter at have dannet sig et Skøn saavel over Jordens Værdi efter de paa Egnen gældende Grundpriser som over de med Banens Anlæg forbundne Ulemper, giver Tilbud til Grundejerne, medens Bevillingshaveren eller

¹⁾ Utrykt.

dennes Repræsentant forholder sig passiv, saa længe han intet maatte have at indvende mod de af Kommissionen fremsatte Tilbud. Ved denne Fremgangsmaade opnaas en større Ensartethed og en hurtigere Behandling, end der i Almindelighed vilde kunne opnaas ved en egentlig Forhandling mellem Parterne indbyrdes, ved hvilken Kommissionens Stilling var en mere passiv.

Den saaledes almindeligt anvendte Fremgangsmaades Retmæssighed er godkendt ved en Hof- og Stadsretsdom af 25. Juni 1877¹⁾, ved hvilken bl. a. tillige er fastslaaet, *at* den Bevillingshaverne meddelte Koncession ikke behøver at produceres ved Ekspropriationen, *at* der i Almindelighed heller ikke behøver at fremlægges Legitimation for, af hvilke Medlemmer Kommissionen bestaar, *at* de foreskrevne Regler angaaende Tilsigelsesvarsel ikke behøve at overholdes, hvor Talen er om Kontinuationsmøder, og *at* der ikke med Hensyn til hvert enkelt Areal behøver at afsiges noget formeligt Dekret angaaende Ekspropriationen. Retmæssigheden af den gængse Fremgangsmaade særlig i Henseende til Forligsmægling er endvidere godkendt ved en Højesterets Dom af 25. Januar 1912²⁾.

Naturligvis er det for Ekspropriationskommissionen nødvendigt ved Forligsforhandlingerne at iagttage de Bestemmelser om Erstatningens Udmaaling, som i Forordningen ere givne særlig til Vejledning for Taksationskommissionen (se herom nedenfor under *d*), og i Praxis foretages derfor ogsaa af Ekspropriationskommissionen en fuldstændig Vurdering af lignende Art som Taksationskommissionens og en paa Vurderingen støttet Opgørelse af den enkelte Grundejers Tab og Skade ved Ekspropriationen. Paa dette Grundlag gør Kommissionen Forslag til Fastsættelse af Erstatningen, men forsaavidt Forlig ikke opnaas, er det dog ikke Skik at tilføre Protokollen noget om, hvad det gennem Kommissionen fremsatte Tilbud gik ud paa.

¹⁾ U. f. R. 1877, S. 1016.

²⁾ U. f. R. 1912, S. 258.

Hvor en Ejendom, fra hvilken der eksproprieres, er bortforpagtet eller bortfæstet, opstaar der Spørgsmaal om, hvorvidt saavel Ejerens som Brugerens Tilslutning kræves for, at et lovligt Forlig om Ekspropriationen kan komme i Stand. Med Hensyn hertil bemærkes, at Kommissionen i Almindelighed kun fører Forhandling med Ejeren af vedkommende Ejendom (jfr. Forordningens § 9, hvor det udtrykkelig kun paalægges Kommissionen at føre Forligsforhandling med Grundejerne) og betragter det som overladt til denne, naar han indgaar paa et Forlig, selv at affinde sig med Brugeren. Da denne dog, hvor der foreligger et frit Forpagtningsforhold, i hvert Tilfælde for sit Vedkommende kan kræve afgjort ved særlig Taksation, hvilken Del af den Ejeren tillagte Erstatning der bør tilstaa ham, jfr. Forordningens § 17, maa det anses for tilraadeligt, at Ejerne, forinden de indgaa Forlig, træffe fornøden Aftale med Forpagterne. Der ses derhos heller intet at være til Hinder for, at Ejerne give Møde for Kommissionen sammen med Forpagterne og lade disse deltage i Forligsforhandlingen og eventuelt for deres Vedkommende ved selve Forliget faa afgjort deres Mellemværende med vedkommende Ejer. I Praxis hænder det ogsaa, at denne Fremgangsmaade efter Parternes Begæring finder Anvendelse, og Kommissionen vil næppe heller være berettiget til at vægre sig ved saaledes at føre Forhandlingen baade med Ejeren og med Brugeren under eet. At det imidlertid, hvor en Ejendom er bortfæstet, i ethvert Tilfælde maa være tilstrækkeligt, at Forligsforhandlingen føres alene med Ejeren, er udtalt i den nedenfor som **Bilag 14** i Ekstrakt aftrykte Skrivelse af 24. Juli 1880 til Overretsprokurator C. ALBERTI, hvori særlig henvises til, at en Fæster — foruden Erstatning for tabt Udsæd og lignende — ifølge § 17 i Forordningen af 5. Marts 1845 kun er berettiget til at erholde godtgjort 4 pCt. pro anno af den af Ejeren oppebaarne Erstatningssum. Ministeriet henviser iøvrigt i Skrivelsen til, at Afgørelsen af Spørgsmaalet, om et af Ejeren indgaaet Forlig er bindende for Fæsteren, henhører under Domstolene. Det er dog et Spørgsmaal, om Fæsteren

ikke, naar han møder op ved Ekspropriationen, i hvert Fald bør have Adgang til at hindre, at Ejeren indgaar paa et Forlig, som i Virkeligheden øjensynlig maa opfattes som en Gave-disposition, og han bør i saadant Tilfælde kunne kræve en formelig Taksation ved Taksationskommissionen. Om Forpagteres og Fæsteres Stilling henvises iøvrigt til, hvad der bemærkes nedenfor Side 248—50. Angaaende forligsmæssig Forhandling om Afstaaelse af Arealer fra Præstegaardsjorder er der ved Cirkulære Nr. 213 af 8. Juli 1913¹⁾ af Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet truffet en særlig Ordning, hvorved der er tillagt Præsten i Forening med et Medlem af vedkommende Menighedsraad Ret til at indgaa et for Embedet forbindende Forlig.

At selve Bestemmelsen om, hvorvidt og i hvilket Omfang Ekspropriation skal finde Sted, er henlagt til oftnævnte Kommission, og at Paaanke til andre Myndigheder i saa Henseende ikke kan finde Sted, hvorfor Kommissionen, uagtet det ikke direkte udtales i Forordningen, er at anse som en egentlig Ekspropriationskommission, maa siges at følge af Forordningens Bestemmelse. Dette er da ogsaa fastslaaet ved den foran Side 158 nævnte Hof- og Stadsrets Dom af 16. Juni 1873²⁾.

Paa den anden Side kan Kommissionen ikke tage Bestemmelse om Tilstaaelse af andre Erstatninger end for selve Grundafstaaelsen og de Ulemper, som staa i Forbindelse hermed. Kommissionens Kompetence er med andre Ord i Henseende til Ekspropriationen begrænset til at træffe Bestemmelse om Ekspropriation, altsaa om den for Baneanlægget fornødne Afstaaelse af Grundstykker og Rettigheder over saadanne og om Erstatning for saadan Afstaaelse. I Forbindelse med Erstatningen for hel eller delvis Grundafstaaelse bliver der, hvor Grundejeren maatte lide et særligt Tab eller en særlig Ulempe udenfor Grundens Værdi, at tillægge ham yderligere Erstatning herfor, jfr. Forordningens § 12; naar denne Bestemmelse sammenholdes med Bestemmelsen i § 9, 1. Punktum,

¹⁾ Ministerialtid. A. 1913.

²⁾ U. f. R. 1873, S. 983.

vil det ses, at Talen dog kun er om »anden ved Banens Anlæg for bestandigt tilføjet Beskadigelse«, hvilket Udtryk sikkert maa forstaas som alene sigtende til Skade, der enten foranlediges ved selve Anlægshandlerne eller følger af Banens Eksistens, men derimod ikke Skade, der først hidføres ved Driften, selv om den kan forudses som en nødvendig Følge af denne. Kun for Skade af førstnævnte Art tilkommer det de eksproprierende Myndigheder at træffe Bestemmelse om Erstatning, og disses Praksis er ogsaa i Almindelighed i Overensstemmelse hermed¹⁾; dog hænder det, at der ved Jernbaneekspropriationer (af Taksationskommissionerne) tilkendes Erstatning for Skade, som først indtræder ved Anlæggenes Aabning for Drift, naar den dog indtræder straks i Begyndelsen og er en nødvendig Følge af Anlæggets Benyttelse²⁾. En saadan Udvidelse af de eksproprierende Myndigheders Kompetence til at fastsætte Erstatning for Skade udover, hvad der ved selve Anlægget forvoldes, ses ikke i Almindelighed at være godkendt af Ministeriet, hvorimod dette dog i et enkelt Tilfælde, hvor det erkendtes, at der ved Driften af en nylig aabnet Jernbane forvoldtes en Nabo Ulemper, som i hvert Fald Billighed talte for at erstatte, vides at have anmodet vedkommende Taksationskommission om at taksere Skaden, hvorefter der ydedes den paagældende Lodsejer en mindre Erstatning. Forordningen giver da heller ikke Hjemmel for, at Ekspropriations- (eller Taksations-) Kommissionerne tage Bestemmelse om Udredelse af Erstatning for andet end de direkte Ejendomsindgreb, og hvad dermed staar i Forbindelse, hvorimod det iøvrigt maa være Kommissionerne uvedkommende, om der enten ved Jernbanens Anlæg eller som Følge af dens senere Drift maatte paaføres Naboer eller andre Ulemper, selv om disse ere af en saadan Art, at der ifølge Lovgivningens almindelige Bestemmelser meget vel kan foreligge berettigede Krav paa Erstatning. Kommissionen er nemlig at anse for en Besigtigelses- og Ekspropriationskommission i snævraste

¹⁾ H. USSING: Skyld og Skade, Side 461, Note 20.

²⁾ H. USSING: Skyld og Skade, Side 469, Note 23.

Forstand, ikke som en Erstatningskommission i al Almindelighed. Ud fra Betragtninger, svarende til de foran udviklede, fastholdes det som almindelig Regel, hvad der vel iøvrigt ogsaa nærmest stemmer med Forordningens § 12, at der ikke gives Erstatning for Ulemper til andre end til dem, som afstaa Grund til Anlægene, jfr. hermed en Skrivelse af 24. November 1905¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Statsbaner, hvorved Ministeriet afslaar at give sin Tilslutning til en af Kommissionen under Forbehold af Approbation afsluttet Overenskomst om at give Erstatning til Ejeren af en Ejendom for det Tab, han vilde lide ved, at en offentlig Vej langs Ejendommen skulde løftes for at føres over en Jernbane. Dette Afslag gives under Henvisning til, at der ikke i Anledning af Viaduktanlægget skulde erhverves noget Areal fra den paagældende Ejendom.

Forsaaavdt der i Anledning af en Jernbanes Anlæg maatte blive rejst Krav om Erstatning for Ulemper af andre end Ejerne og Brugere af Grunde, hvis fuldstændige Afstaaelse eller midlertidige Benyttelse udkræves til Anlægget, eller paa hvilke der ved Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Kendelse er lagt Servituter, bliver Sagen ifølge det foran udviklede i Mangel af mindelig Overenskomst mellem Parterne indbyrdes derfor at afgøre ved Domstolene²⁾, og det er en Selvfølge, at Erstatningsspørgsmaal som de her omhandlede ikke kunne anses for endelig afgjorte derved, at de have været rejste for Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen og ere afviste af denne som ubegrundede, jfr. en Højesteretsdom af 28. Maj 1909³⁾, der stadfæster en Hof- og Stadsrets Dom af 9. September 1907⁴⁾. Kun hvor Talen er om Erstatning for selve Grundafstaaelsen (Servitutpaalægget) og de i Forbindelse hermed staaende Ulemper, afgøres Erstat-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ H. USSING: Skyld og Skade, Side 461, Note 20, BORUP: Den danske Landboret, 1880, S. 52, Fodnoten.

³⁾ U. f. R. 1909 A., S. 574.

⁴⁾ U. f. R. 1908 A., S. 109.

ningsspørgsmaalene endeligt af de i Forordningen nævnte Kommissioner, og hvis disse have skønnet, at der ikke foreligger nogen Ulempe ved en Ekspropriation udover selve Arealafstaaelsen, og derfor ikke kan tilstaaes nogen Ulempe-erstatning, maa dette Spørgsmaal anses for at have fundet sin endelige Afgørelse og kan ikke paadømmes af Domstolene. Som et Tilfælde, i hvilket Administrationen har tilstaaet Erstatning for Ulemper ved et Jernbaneanlæg uden Hensyn til, om de, der krævede Erstatning, havde afstaaet Jord til Anlægget, kan nævnes det, der omhandles i Skrivelse af 21. August 1872¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Direktionen for de jydsk—fyenske Jernbaner, ved hvilken Skrivelse Direktionen be- myndigedes til at udbetale tvende Grundejere Erstatning for Ulempe ved et Jernbaneanlæg, bestaaende i, at deres Enge led Skade ved Opskylning af Sand, foranlediget ved en paa Grund af et Jernbaneanlæg foretagen Aaforlægning. I modsat Retning gaa Indenrigsministeriets Skrivelser af 31. Januar 1868¹⁾ og af 26. April 1884¹⁾, henholdsvis til Amtmanden over Ribe Amt og til Direktoratet for de jydsk—fyenske Statsbaner, hvorved afslaaes Andrageuder fra Grundejere henholdsvis om Ekspropriation af en straataekt Bygning eller Erstatning for at lade Bygningen belægge med Tegltag og om Bidrag til saadan Belægning af straataekte Bygninger eller til Flytning af disse længere bort fra Banen. I begge Tilfælde laa de paa- gældende Bygninger udenfor den i § 2 i Plakat af 5. Maj 1847 befalede Afstand fra Jernbanelinien, hvilket ogsaa fremhævedes i den førstnævnte Skrivelse. I nogle Tilfælde have *Domstolene* kendt Ejere af Ejendomme, som grænsede til en Jernbane, berettigede til Erstatning for Ulemper ved Røg fra en Jernbanen tilhørende Lokomotivremise eller til at kræve Foranstaltninger truffne, som kunde fjerne Ulemperne, se Højesteretsdom af 5. Oktober 1906²⁾, der stadfæster en Hof- og Stadsretsdom af 20. Marts 1905³⁾, samt tvende Højesteretsdomme

¹⁾ Utrykt.

²⁾ U. f. R. 1907, A., S. 35.

³⁾ U. f. R. 1905, A., S. 443.

af 21. Maj 1913¹⁾, der stadfæste Hof- og Stadsrettens Domme af 1. Juli 1912 i Sager, anlagte mod Generaldirektionen for Statsbanerne. Under de i de tvende sidstnævnte Domme omhandlede Sager var tillige henpeget paa Ulemper ved Larm og Rystelser som Følge af Lokomotivers Opfyring og Rangement umiddelbart op ad vedkommende Ejendomme.

De ved en Ekspropriationskommissions Mægling tilvejebragte, Kommissionens Protokol tilførte Forlig, maa anses for bindende for Parterne, for hvis Vedkommende Ekspropriations- og Erstatningsspørgsmaalet saaledes er endelig afgjort ved Forliget. De paa den anførte Maade indgaaede Forlig kunne derfor ikke angribes, medmindre det godtgøres, at de ikke ere indgaaede af rette vedkommende eller af en inhabil, eller at de ere indgaaede under Tvang eller under en for Sagens Bedømmelse afgørende Vildfarelse, eller endelig at selve Forliget strider mod Loven, jfr. Skrivelse af 28. December 1901²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Generaldirektoratet for Statsbanedriften, hvorefter Ministeriet ansaa sig for ubeføjet til at ophæve et indgaaet Forlig³⁾, jfr. ligeledes den foran omhandlede Skrivelse af 31. Januar 1868 fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Ribe Amt, hvorefter Ministeriet ikke ansaa sig bemyndiget til af de til Jernbanevæsenet bevilgede Midler at tilstaa Erstatning for Tab og Skade udover, hvad der af Ekspropriationskommissionen i Henhold til Lovgivningen var bestemt. Overhovedet savner Ministeriet Myndighed til at forandre de af Kommissionen truffne Afgørelser vedrørende Ekspropriationen. Dette er ogsaa i Praxis anerkendt af Ministeriet, jfr. Skrivelse af 7. Marts 1900⁴⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved Lyngby—Vedbæk Jernbane, hvori i Anledning af en Besværing

¹⁾ Højesteretstidende for 1913, S. 217 og S. 220.

²⁾ Utrykt.

³⁾ Skrivelsen omhandler vel et i Henhold til Lov Nr. 57 af 12. April 1889 indgaaet Forlig, men hvad der gælder om et saadant, maa selvfølgelig ogsaa gælde med Hensyn til Forlig, indgaaede overfor en Ekspropriationskommission.

⁴⁾ Utrykt.

over den af en Ekspropriationskommission fulgte Fremgangsmaade ved en Ekspropriation udtales, at Ministeriet savner Hjemmel til at give Kommissionen Paalæg om nyt Mødes Afholdelse, samt Skrivelse af 13. September 1900¹⁾ fra sidstnævnte Ministerium til den kgl. Kommissarius ved Kolding —Egtved Jernbane, hvori udtales, at Ministeriet savner Hjemmel til at ophæve en af en Ekspropriationskommission foretagen Ekspropriation.

Hvor det paa den anden Side viser sig, at et Forlig er indgaaet under saadanne Omstændigheder, at det i Henhold til den gældende Lovgivning maa anses som ugyldigt eller uforbindende, er der naturligvis intet til Hinder for, at Sagen genoptages til ny Behandling af Ekspropriationskommissionen. Dette er ogsaa godkendt af Ministeriet, jfr. Skrivelse af 10. September 1874¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland, hvori udtales, at Ministeriet intet har at erindre imod, at en af en Ekspropriationskommission behandlet og med Forlig afsluttet Sag — efter at det var oplyst, at Forliget var indgaaet under en fejlagtig Forudsætning — forelægges Kommissionen til fornyet Behandling, og at Erstatningsspørgsmaalet i dets Helhed uanset det afsluttede Forlig eventuelt henvistes til Afgørelse af Taksationskommissionen.

Klager, sigtende til Omstødelse af de overfor Ekspropriationskommissionen indgaaede Forlig af en af de foran nævnte Aarsager eller over Kommissionens Fremgangsmaade ved Ekspropriationen, kunne paakendes af Domstolene, jfr. den foran Side 205 omtalte Skrivelse af 24. Juli 1880 fra Indenrigsministeriet til Overretsprokurator ALBERTI (Bilag 14). Endvidere maa det kunne kræves afgjort af Domstolene, hvorvidt der i det konkrete Tilfælde er Lovhjemmel for Ekspropriation i Almindelighed eller i det af Kommissionen bestemte Omfang, jfr. den foran Side 159 anførte Højesteretsdom af 25. Januar 1912²⁾. Medens Ekspropriationskommissionen (eventuelt Taks-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ U. f. R. 1912, S. 258.

ationskommissionen, jfr. nedenfor under d) ifølge Forordningen endeligt fastsætter den Godtgørelse, som i et givet Tilfælde skal erlægges for afgiven Grund eller Ulemper ved et Baneanlæg, kan den ikke, med Udelukkelse af de sædvanlige Domstole, afgøre Tvistigheder om, hvorvidt et en privat ved et Jernbaneanlæg paaført Tab overhovedet er af den Beskaffenhed, at det kan begrunde et Erstatningskrav, jfr. en Hof- og Stadsrets Kendelse af 26. Juli 1869¹⁾. At Skønnet om, hvorvidt det Øjemed, i hvilket et eksproprieret Areal agtes anvendt, er af en saadan Art, at Ekspropriation kan anses for at være hjemlet ved Forordningen af 5. Marts 1845, tilkommer Domstolene, er fastslaaet ved den foran Side 158 nævnte Hof- og Stadsrets Dom af 16. Juni 1873²⁾. Den Omstændighed, at en Grundejer, fra hvis Ejendom der skal eksproprieres, har ladet Sagen udgaa til Taksation (jfr. nedenfor under d), uden at protestere mod, at Ekspropriation finder Sted, afskærer ham dernæst ikke fra at søge Spørgsmaalet om hans Forpligtelse til at taale Ekspropriationen afgjort ved Rettergang, jfr. den foran Side 158 anførte Højesteretsdom af 27. Juni 1900³⁾.

Medens Spørgsmaalet om en Ekspropriations Lovlighed, som anført, kan indbringes for Domstolene, kan det næppe anses for hjemlet gennem Nedlæggelse af Fogedforbud at standse en Ekspropriation. Med Hensyn hertil kan henvises til en Skrivelse af 28. August 1895⁴⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Overingeniøren for Statsbaneanlægene, hvori — i Anledning af et efter Rekvisition af det københavnske Begravelsesvæsen nedlagt Fogedforbud mod Ekspropriation til Udgravning af et til en Kirkegaard hørende Areal — udtales:

»Da Ministeriet imidlertid under Hensyn til Bestemmelsen i Grundlovens § 72 ikke kan erkende, at Begravelsesvæsenet

¹⁾ Juridisk Ugeskrift 1869, S. 702.

²⁾ U. f. R. 1873, S. 983.

³⁾ U. f. R. 1900, S. 569.

⁴⁾ Utrykt.

har været berettiget til gennem Fogedforbud at standse Gennemførelsen af en af Regeringen paabudt Foranstaltning, og da man maa holde for, at det nedlagte Forbud maa betragtes som en Nullitet, idet det ligger udenfor Fogdens Kompetence at nedlægge et saadant Forbud, bemyndiger Ministeriet Dem herved til uanset det nedlagte Forbud at træffe de til Gennemførelsen af det heromhandlede Jernbaneanlæg fornødne Dispositioner over det eksproprierede Areal af Kirkegaarden¹⁾.

I det foregaaende er alene omhandlet det almindelige Tilfælde, at der til Jernbaneanlæg disponeres over Jordarealer og hvad der retslig behandles ligesom disse. Naar der derimod bliver Tale om Disposition over *Aa-Arealer*, bliver den særlige Vandløbslovgivning, navnlig Bestemmelserne i § 32 i Lov Nr. 63 af 28. Maj 1880, at iagttage, jfr. Skrivelse af 24. Februar 1910²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Generaldirektionen for Statsbanerne, hvorved dette fastslaas.

Med Hensyn til den formelle Fremgangsmaade ved Udoøvelsen af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionernes Forretninger skal sluttelig særligt bemærkes, at Besigtigelsen og Ekspropriationen almindeligvis afholdes hver for sig til forskellige Tidspunkter, hvilket ogsaa nærmest synes forudsat i § 7 i Forordningen af 5. Marts 1845. Der er dog — naar Bestemmelserne i Forordningen iøvrigt nøje overholdes — intet til Hinder for, at der umiddelbart efter afholdt Liniebesigtigelse finder Ekspropriation Sted. Dette er da ogsaa i flere Tilfælde sket i Praxis, og Ministeriet har udtrykkelig godkendt en saadan Fremgangsmaade, se Skrivelse af 4. Juni 1890²⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius for Jernbaneanlæg i Jylland samt tvende Skrivelser af 18. September 1913²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarierne ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne og i Jylland.

¹⁾ Spørgsmaalet om Lovligheden af det nedlagte Forbud blev ikke paakendt af nogen Domstol, da det til Stadfæstelse af Forbudet anlagte Søgmaal bortfaldt som Følge af, at der mellem Parterne blev indgaaet Forlig angaaende Afstaaelsen af vedkommende Areal.

²⁾ Utrykt.

Den nævnte Fremgangsmaade er ogsaa godkendt ved den foran Side 204 anførte Hof- og Stadsrets Dom af 25. Juni 1877¹⁾).

Hvor Grundafstaaelse udkræves til *mindre Udvidelser af eller Forandringer ved en i Drift værende Privatbane*, foretages Ekspropriationen efter forud indhentet Bemyndigelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder af vedkommende Banes egen Bestyrelse, der tillige selv direkte fører Forligsforhandlingen med Grundejerne om Erstatningen for Grundafstaaelse og for Ulemper ved Udvidelsen eller Forandringen. Ekspropriationen bør formentlig i det hele foretages i Overensstemmelse med Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, jfr. de gentagne Henvisninger til denne Forordnings Bestemmelser i Lov Nr. 166 af 18. December 1897. Loven indeholder dog ingen udtrykkelig Udtalelse om dette Punkt²⁾, og med Hensyn til et enkelt herhen hørende Spørgsmaal, nemlig om, hvorvidt Bestemmelsen i § 9 i Forordningen af 5. Marts 1845 om Indkaldelse af Grundejerne med mindst 8 Dages Varsel skal anses som gældende ogsaa ved Ekspropriation til Udvidelser, har Ministeriet for offentlige Arbejder i Skrivelse af 15. Februar 1902³⁾ til Generaldirektoratet for Statsbanedriften udtalt, at der ikke i nævnte Lovbud er foreskrevet noget bestemt Varsel

¹⁾ U. f. R. 1877, S. 1016.

²⁾ I det af Regeringen oprindelig forelagte Forslag, som ligger til Grund for Lov Nr. 57 af 12. April 1889, var det fastsat, at Bestemmelserne i Forordningen af 5. Marts 1845 i det hele skulde iagttages ved Ekspropriation til Udvidelser af Banerne (Rigsdagstidende for 1888—89, Tillæg A., Sp. 1525—26); men efter de ved Forslagets Behandling i Folketinget stedfundne Ændringer forandrede Bestemmelserne saaledes, at Loven ligesom senere ogsaa Loven af 18. December 1897 udtrykkelig kun henviser til Bestemmelserne i Forordningen af 1845 dels med Hensyn til Spørgsmaalet om, i hvilke Øjemed der kan eksproprieres, dels med Hensyn til Reglerne for Fastsættelse af Erstatningen ved Taksation.

³⁾ Utrykt, vedrører Forstaaelsen af Loven af 12. April 1889, hvis Bestemmelser ganske svare til Bestemmelserne i Loven af 1897.

til vedkommende Lodsejere forud for Forretningens Afholdelse.

Da Loven af 1897, som foran bemærket, ikke indeholder noget udtrykkeligt Paabud om, at Ekspropriationen *i det hele* skal ske i Overensstemmelse med Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, er det tvivlsomt, om de Retsvirkninger, som anses for at være knyttede til de enkelte i denne Forordning foreskrevne Handlinger fra de eksproprierende Myndigheders Side, kunne opnaas derved, at man faktisk følger den i Forordningen foreskrevne Fremgangsmaade ved en Ekspropriation i Medfør af Loven af 1897. I Praksis vides Spørgsmaal herom ikke at have foreligget, forsaavidt angaar Ekspropriation i Medfør af Lov Nr. 57 af 12. April 1889 eller af Lov Nr. 166 af 18. December 1897. Derimod har i et Tilfælde af Ekspropriation i Henhold til en noget lignende Lov, nemlig Lov Nr. 152 af 8. Juni 1912 om Ekspropriationer i visse militære Øjemed, det Spørgsmaal været rejst, hvorvidt en i Overensstemmelse med § 7 i Forordningen af 5. Marts 1845 udstedt Bekendtgørelse og Indkaldelse maatte anses for at virke præklusivt overfor Panthavere og andre Ejere af begrænsede Rettigheder i Grundstykker, der vare eksproprierede i Henhold til fornævnte Lov af 1912, jfr. dennes § 3, hvori det er bestemt, at Erstatningen for tvungen Afstaaelse fastsættes »med særligt Hensyn til Bestemmelserne i Forordningen af 5. Marts 1845«. Angaaende dette Spørgsmaal har Justitsministeriet i en Skrivelse af 25. August 1914¹⁾ til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne, Kammerherre LERCHE udtalt, at samme, »da Henvisningen i § 3 i oftnævnte Lov Nr. 152 af 8. Juni 1912 til Forordning 5. Marts 1845 kun synes at referere sig til Fastsættelse af Erstatningen i Anledning af Ekspropriationen, maa være af den Formening, at der ikke i den anførte Lovbestemmelse er Hjemmel til at anse Bestemmelserne i Forordningen af 1845 for anvendelige i videre Omfang«.

¹⁾ Skrivelsen, der er utrykt, har velvilligt været mig overladt af Kammerherre LERCHE.

d. Taksationen.

Dersom mindelig Overenskomst angaaende Erstatningen til vedkommende Grundejere eller andre Interesserede ikke ved Ekspropriationskommissionens Mægling opnaas, »eller udebliver nogen af Grundejerne, som da maa antages Intet at have at erindre mod den begærte Grundafstaaelse, men, hvad Erstatningen angaar, at ønske denne bestemt paa sædvanlig, lovlig Maade, skrives til Grundstykkernes Taksation«. (Forordningen af 5. Marts 1845 § 9, sidste Stykke).

Til at foretage de saaledes forefaldende Taksationer er der ved Forordningens § 10 foreskrevet særlige Organer.

Taksationsforretningerne ledes af en Landinspektør, som dertil beskikkes af Ministeriet for offentlige Arbejder (Rentekammeret). Det paahviler denne at tilvejebringe alle til Vurderingens Foretagelse fornødne Oplysninger (Forordningens § 11, 1. Stykke), hvorhos han skal sørge for, at saavel de paagældende Grundejere (samt Brugere, Panthavere og andre interesserede) som Koncessionshavernes Befuldmægtigede med mindst 48 Timers Varsel indkaldes til at overvære Taksationen. Taksationen udføres derefter af 4 Mænd, af hvilke Ministeriet for offentlige Arbejder (Rentekammeret) for samtlige Amter, gennem hvilke Banen skal føres, udnævner de 2 og vedkommende Amtsraad eller Byraad (Magistrat og Borgerrepræsentanter), respektive for Landdistrikternes og for Købstædernes Vedkommende, i ethvert paagældende Amt de 2 andre. Endvidere udnævner hver af disse Autoriteter en Suppleant, der, saa ofte nogen af de til Taksatorer udnævnte Mænd, enten fordi Taksationen vil berøre hans egen private Interesse, eller af anden skellig Grund er forhindret fra at udføre sin Forretning, i hans Sted indtræder som Taksator.

Endelig udnævner Ministeriet for offentlige Arbejder, efter modtaget Forslag fra Kommissarius, en Mand, der i Tilfælde af en saadan Meningsulighed mellem Taksatorerne,

der ikke kan finde Afgørelse ved Stemme flerhed, som Opmand skal gøre Udslaget (Forordningens § 10, 1. og 2. Stykke).

Er den Jord, som skal vurderes, anvendt til særegne Anlæg, navnlig Haveanlæg, kan der efter Bestemmelse af Kommissarius tilkaldes en eller flere i saa Henseende sagkyndige Mænd for i Forening med de 4 faste Taksatorer at deltage i Taksationen.

Ligeledes bliver, hvor Spørgsmaalet er om Værdiansættelse af Bygninger eller Skove, af Kommissarius at tilkalde en Bygningskyndig eller Forstkyndig for paa lige Maade at deltage i Taksationen (§ 11, 2. og 3. Stykke).

Da Haveanlæg i §'ens 2. Stykke kun er nævnt eksempelvis, er det klart, at Bestemmelsen om Tilkaldelse af særlig sagkyndige bliver anvendelig i alle Tilfælde, hvor der opstaar Spørgsmaal om Erhvervelse af særlige Anlæg, til hvis Vurdering udkræves en Sagkundskab, som ikke allerede er repræsenteret blandt de faste Taksatorer.

Bestemmelsen om, hvorvidt Taksationskommissionen i det enkelte Tilfælde skal suppleres med et eller flere særlig sagkyndige Medlemmer, er ved §'ens 2. Stykke øjensynlig ganske overladt til Kommissarius. Derimod medfører Formuleringen af §'ens 3. Stykke (»bliver at tilkalde«), at det Spørgsmaal rejser sig, om der med Hensyn til Vurdering af Bygninger og Skove er givet et ufravigeligt Paabud om, at særlig sagkyndige altid skulle tilkaldes. Til dette Spørgsmaals Besvarelse savnes Vejledning i Motiverne til Forordningen; men det kan ikke antages, at Tanken med Bestemmelsen har været at give et ubetinget Paabud, naar henses til, at det ved § 20 i den for Hertugdømmerne Slesvig og Holsten gældende Forordning af 28. November 1837 om Ekspropriation til Vejanlæg aldeles var overladt til vedkommende Taksatorer, hvorvidt de i visse Tilfælde vilde tilkalde en særlig forstkyndig til Vurderingerne. Ministeriet for offentlige Arbejder har da ogsaa i den som **Bilag 15** nedenfor aftrykte Skrivelse af 8. Maj 1896 til Bestyrelsen for det Grønske Fideicommis udtalt, at Ministeriet

maa holde for, at Bestemmelsen i § 11 i Forordningen af 5. Marts 1845 er at forstaa saaledes, at det, hvor der er Spørgsmaal om Værdiansættelse af Skove, i hvert enkelt Tilfælde er overladt til vedkommende kgl. Kommissarius at afgøre, om en Forstkyndig skal deltage i Taksationen. Endvidere har nævnte Ministerium i den som **Bilag 16** ligeledes nedenfor aftrykte Skrivelse af 22. Maj 1896 til den kgl. Kommissarius ved Svendborg—Nyborg Banen med Hensyn til Vurderingen af et *bebygget* Areal, der tillige var indrettet til forskellige større Handelsetablissementer, udtalt, at Ministeriet maa holde for, at Forordningen af 5. Marts 1845 § 11 er at forstaa saaledes, at det, saavel hvor der — efter §'ens 2. Punktum — er Tale om Vurdering af de der ommeldte særegne Anlæg, som hvor der — efter §'ens 3. Punktum — er Spørgsmaal om Vurdering af Bygninger, i hvert enkelt Tilfælde er overladt vedkommende kgl. Kommissarius at afgøre, om der er Grund til at tilkalde Mænd, der maa anses for særlig sagkyndige i de ommeldte Henseender.

Som foran fremhævet, ledes Taksationsforretningerne af en af Ministeriet dertil særlig beskikket Landinspektør. Da denne ikke er at anse som Medlem af Taksationskommissionen og saaledes ikke deltager i selve Vurderingen, er det vel tvivlsomt, om der med Hensyn til hans *Habilitet* kan stilles ganske tilsvarende Krav som overfor Taksatorerne (jfr. herom nedenfor). Da han paa den anden Side gennem den vejledende Stilling, han skal indtage overfor Taksatorerne, er i Stand til at udøve en betydelig Indflydelse paa disse, bør sikkert enhver paaviselig Interesse i Taksationens Udfald gøre en Landinspektør uegnet til at beskikkes til at lede Taksationerne ved et Jernbaneanlæg. Det synes saaledes i hvert Fald utvivlsomt, at han ikke kan fungere ved et Jernbaneanlæg, til hvilket han selv skal afstaa Grund. Spørgsmaalet herom er dog af Ministeriet i en Skrivelse af 30. Juni 1899¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Anlægget af Ebeltoft—Trustrup Jernbane besvaret derhen, at man, da vedkommende Landinspektør paa

¹⁾ Utrykt.

Forhaand havde erklæret med Hensyn til den ham eventuelt tilkommende Erstatning for Tab og Skade ved Anlægget at ville akkviescere ved det Tilbud, der i saa Henseende maatte blive gjort ham af Ekspropriationskommissionen, efter Omstændighederne havde troet at kunne beskikke ham. At den paagældende uden Afgivelse af en saadan Erklæring ikke kunde fungere som ledende Landinspektør, var forud udtalt af Ministeriet i en Skrivelse af 24. Maj 1899¹⁾ til den nævnte Kommissarius. Der foreligger iøvrigt ikke i Praksis nogen Afgørelse af, hvilke Omstændigheder der maa anses for at kunne gøre en Landinspektør uegnet til at fungere som ledende Landinspektør ved et Jernbaneanlæg, og i Lovgivningen findes ingen Vejledning i saa Henseende. De nærmere Bestemmelser for Landinspektørens *Virksomhed* dels ved og i Forbindelse med Taksationsforretningerne, dels iøvrigt ved Opmaaling, Udarbejdelse af Kort over Banen og af Erstatningsberegninger m. v. ere givne af Indenrigsministeriet i en af samme under 8. August 1890 udfærdiget Instruks, hvilken med senere Tilføjelser findes aftrykt nedenfor som **Bilag 17**. Af denne vil bl. a. ses, at det er paalagt Landinspektøren at lade føre en Protokol over, hvad der passerer ved Taksationsforretningerne (§ 2), samt at det endvidere er paalagt ham — foruden ved Taksationsforretningerne — tillige at møde ved de af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen afholdte Forretninger (§ 8). De private Lodsejere kunne dog ikke af denne Grund have noget Krav paa, at Landinspektøren er til Stede ved disse Lejligheder, da saadant ikke er foreskrevet i Lovgivningen, jfr. den foran oftere anførte Hof- og Stadsretsdøm af 25. Juni 1877²⁾.

Hvad angaar den formelle Fremgangsmaade ved Taksationernes Berømmelse, bemærkes, at Ministeriet for offentlige Arbejder i den foran Side 218 anførte Skrivelse af 22. Maj 1896 til den kgl. Kommissarius ved Svendborg—Nyborg Banen (Bilag 16) har udtalt, at det i Forordningen af 5. Marts 1845 § 10

¹⁾ Utrykt.

²⁾ U. f. R. 1877, S. 1016.

givne Paabud om, at de paagældende Grundbesiddere skulle indkaldes til at overvære Taksationen, efter Ministeriets For-
 mening ikke hjemler disse nogen Ret til at overvære Taksa-
 tionskommissionens Forhandlinger om Erstatningens Størrelse,
 men at denne Bestemmelse maa anses fyldestgjort, naar ved-
 kommende Grundbesidder har erholdt fornøden Lejlighed til
 at overvære Taksationskommissionens Besigtigelse af Aastedet
 og i det hele til at fremkomme med de Bemærkninger, hvortil
 han maatte finde Anledning, angaaende de faktiske Forhold,
 som maatte være bestemmende ved Erstatningens Fastsættelse.

Om Tidspunktet for Afholdelsen af Taksationsforret-
 ningerne er det i Forordningens § 11 fastsat, at Forretningerne
saa vidt mulig altid bør afholdes inden Paabegyndelsen af An-
 lægsarbejderne. Denne Bestemmelse kan dog ikke opfattes
 som et ubetinget Paabud om, at Arbejderne altid skulle op-
 sættes til efter Taksationen, jfr. den ofte foran anførte Hof-
 og Stadsrets Dom af 25. Juni 1877.¹⁾

Med Hensyn til Bestemmelsen i Forordningens § 10,
 1. Stk. om Valg af de faste Taksatorer har der været rejst
 Tvivl om, hvorvidt denne skal forstaas saaledes, at der i det
 hele af Kommunalbestyrelserne kun skulde vælges 2 Med-
 lemmer, altsaa f. Eks. 1 Medlem af Amtsraadet og 1 Medlem
 af Byraadet for en Købstad, som maatte blive berørt af An-
 læget, eller om hver især for sit Omraade skulde vælge 2 Med-
 lemmer (og 1 Suppleant). Den sidste Forstaaelse er af Inden-
 rigsministeriet fastslaaet at være den rigtige ved Skrivelse af
 19. Februar 1853²⁾ til Amtmanden for Sorø Amt, hvori ud-
 tales, at af de i Forordningen af 5. Marts 1845 § 10 ommeldte
 4 Taksatorer, som ville have at fastsætte Erstatningen for de
 Grundstykker m. m., som afgives til Jernbanen gennem Sorø
 Amt, og af hvilke Indenrigsministeriet for hele Banen udnævner
 2, vil Amtsraadet, for Landdistriktets Vedkommende, have at
 udnævne 2 Mænd og en Suppleant, samt Magistraten og Borger-
 repræsentanterne i enhver Købstad, over hvis Grund Banen

¹⁾ U. f. R. 1877, S. 1016.

²⁾ Utrykt.

gaar, for Købstadens Vedkommende at udnævne 2 Mænd og en Suppleant.

At der savnes Hjemmel til i den her omhandlede Henseende at anvende de for Købstæderne givne Bestemmelser paa Handelspladserne (Nørresundby), og at disse derfor ikke kunne udsondres fra vedkommende Amts Landdistrikt, er udtalt i Skrivelse af 18. Oktober 1870¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland²⁾.

Forordningen udtaler ikke udtrykkelig noget om, hvilke Betingelser der skulle opfyldes, for at nogen kan fungere som Taksator ved Jernbaneanlæg, men i Slutningen af § 10, 1. Stykke er det forudsat, at en Suppleant kan komme til at indtræde i en Taksators Sted ikke alene, fordi denne ved Sygdom eller af anden Aarsag faar øjeblikkeligt Forfald, men f. Eks. ogsaa »fordi Taksationen vil berøre hans egen private Interesse«.

Den paagældende Bestemmelse fandtes ikke i det oprindelige, Stænderforsamlingerne forelagte Udkast, men indføjedes efter derom gjort Forslag af Roskilde Stænderforsamling (Roskilde Stændertidende for 1844, Sp. 1354). I den derefter angaaende Udfærdigelse af Forordningen den 5. Marts 1845 nedlagte allerunderdanigste Forestilling angives Stænderforsamlingens Ønske om Bestemmelsens Tilføjelse i Overensstemmelse med, hvad der tidligere var udtalt af Roskilde Stænderforsamling (Stændertidenden for 1844, S. XVI), at være motiveret ved Hensynet til at forebygge, at der ikke i enkelte Tilfælde skulde finde en Standsning Sted med Hensyn til Taksationen³⁾.

Som det heraf vil ses, har Hensigten med Bestemmelsen alene været at fastsætte, hvorledes man let og hurtigt skulde kunne bøde paa, at en Taksator i et enkelt Tilfælde, hvor en

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Udtalelsen er vel direkte en Fortolkning af Bestemmelsen i § 5 i Lov af 10. Marts 1861, men hvad der i saa Henseende gælder om denne Bestemmelse, maa ogsaa gælde om Bestemmelsen i § 10 i Forordningen af 5. Marts 1845.

³⁾ Ny Kollegial-Tidende for 1845, S. 277.

Vurdering skulde finde Sted, fik Forfald; men Tanken har ikke været at give nogen Regel for, i hvilke Tilfælde en Taksator maatte anses for inhabil til at deltage i Forretningerne. Ligesom det nu, dersom det foran omhandlede Tillæg til Forordningens § 10, 1. Stykke ikke var blevet optaget i §'en, vilde have været utvivlsomt (jfr. nærmere nedenfor), at en Mand, der maatte anses for ligefrem Part i de paagældende Vurderinger eller dog for saa stærkt personlig interesseret i disse, at han nærmest maatte sidestilles med en Part i selve den foreliggende Sag, ikke kunde udnævnes til eller fungere som Taksator ved nogen af Forretningerne, saaledes bliver det efter det oven anførte ubeføjet at ville indfortolke en anden Regel i §'en, gaaende ud paa, at den Mand, der selv havde Jord, som skulde takseres (og saaledes var Part i Sagen) vel kunde fungere som Taksator (eventuelt af sin Nabos Jord), men kun skulde træde tilbage for Suppleanten, naar hans egen Jord skulde takseres. Man er utvivlsomt beføjet til at forudsætte, at den omhandlede Bestemmelse kun sigter til *dels* tilfældige Forhindringer for den paagældende Taksator, saasom Sygdom, *dels specielle* Inhabilitetsgrunde (Slægtskab, Svogerskab o. l.), medens det er forudsat som selvfølgelig, at den Mand, der beskikkes, overhovedet fyldestgør Lovgivningens *almindelige* Betingelser for at fungere som Vurderingsmand i det paagældende Forhold og saaledes f. Eks. ikke selv er Part i Sagen. Naar Forordningen gaar ud fra, at egen Interesse ikke medfører fuldstændig Kassation, men kun, at Suppleanten i det givne Tilfælde træder til i vedkommende Taksators Sted, maa der være sigtet til fjernere Interesse end en saadan, der maa siges at gøre den paagældende til Part; til Eksempel kunde maaske nævnes det Tilfælde, at en Mand havde et utvivlsomt sikkert Pant i en Ejendom, der skal takseres. Iøvrigt er det jo ikke givet, at der har været forbundet nogen bestemt Tanke med Benyttelsen af det anførte Udtryk, da Hensigten, som foran nævnt, kun har været at bestemme, at der skulde beskikkes Suppleanter, men ikke

at give Regler for, naar disse skulde fungere i Stedet for Taksatorerne.

De Lovregler, som maa anses for bestemmende med Hensyn til, hvilke almindelige Fordringer der maa stilles for, at nogen kan beskikkes til Taksator, ere de for *Skønsmænd* gældende Regler, eller — da der ikke i Lovgivningen er foreskrevet særlige Bestemmelser for saadanne, medens det anses for utvivlsomt, at man paa dem i det Hele kan anvende Bestemmelserne for Vidner — Lovbestemmelserne om *Vidner*. Angaaende Betingelserne for at kunne føres som Vidne og angaaende Vidners Troværdighed findes adskillige positive Lovbestemmelser; men uagtet det ikke er positivt udtalt i nogen Lovbestemmelse, anses det endvidere og har sikkert altid været anset for utvivlsomt saavel i Teori som i Praksis, at den, der er ligefrem Part i en Sag, saavel som den, der har en særdeles betydelig egen Interesse i en Sag, ikke kan optræde som Vidne i Sagen.

Det er endog et Spørgsmaal, som i hvert Fald har For kæmpere i Teorien, om man ikke med Hensyn til Vurderingsmænds (Skønsmænds) Habilitet bør opstille de samme Fordringer, som gælde for *Dommere*. Fastholdes dette, vil Rigtigheden af det hævdede Resultat blive end mere utvivlsom.

Den oftnævnte Bestemmelse i Forordningen af 5. Marts 1845 § 10 er i hvert Fald ikke udtømmende, og Bestemmelsen maa derfor — selv om man vilde lægge mere ind i den, end det ifølge det oven anførte kan anses for rigtigt — i hvert Fald suppleres med Lovgivningens almindelige Regler for saadanne Omraader; §'en giver jo ingen Oplysning om, i hvilke Tilfælde en Mand overhovedet ikke kan være Taksator, men at saadanne Tilfælde kunne forekomme, maa dog sikkert anses for uomtvisteligt (jfr. f. Eks. det Tilfælde, at vedkommende Mand er sindssyg), jfr. iøvrigt Bestemmelsen i § 5 i Lov af 10. Marts 1861, § 2 i Lov Nr. 57 af 12. April 1889 og § 2 i Lov Nr. 166 af 18. December 1897, hvorefter de der nævnte, af Lodsejerne udpegede Taksatorer ikke maa udvælges af disses

egen Midte. I denne Sammenhæng kan ogsaa henvises til Bestemmelsen i § 9, sidste Punktum, i Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903 om Ejendomsskyld, hvorefter intet Medlem af de der omhandlede Vurderingsraad kan deltage i Vurderingen af sin egen Ejendom eller af en Ejendom, i hvilken han er Part-haver, eller med hvis Ejer han er beslægtet eller besvogret saa nær som Søkendebarn.

Den af Ministeriet i *Praksis* hævdede Forstaaelse af Bestemmelsen stemmer med den foran udviklede Opfattelse. Til Oplysning herom skal her anføres de af Ministeriet truffne Afgørelser af herhen hørende Tilfælde; disse ere følgende:

1. I Skrivelse af 8. Maj 1866¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland udtalte Indenrigsministeriet, at samme *saavel efter Forholdets Natur*²⁾ som efter Udtrykkene i Loven af 10. Marts 1861 § 5 maa anse det for utvivlsomt, at en af de skadelidende Lodsejere valgt Taksator ganske maa udtræde af Taksationskommissionen og den valgte Suppleant i det Hele indtræde i hans Sted, saafremt den valgte Taksators egen Ejendom berøres af Jernbaneanlægget, og han følgelig bliver personlig interesseret i Erstatningsansættelserne ikke blot for sin egen, men ogsaa for de tilstødende Ejendommers Vedkommende.

2. I Skrivelse af 24. Januar 1871³⁾ til den samme Kommissarius udtaler nævnte Ministerium, at *en Forpagter* af en af vedkommende Baneanlæg berørt Ejendom efter sammes Formening ikke kan vælges til Medlem af en Taksationskommission (eller rettere til Suppleant) i Henhold til Loven af 1861.

3. I Skrivelse af 9. Juli 1897³⁾ til den kgl. Kommissarius ved Svenstrup—Nibe—Aars Jernbane udtaler samme Ministerium, at det er enigt med Kommissarius i, at 2 af et Byraad henholdsvis som Taksator og Suppleant valgte⁴⁾ Mænd, af hvilke den førstnævnte er *Ejer*, den sidstnævnte *Bruger af*

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Udhævet af Forf.

³⁾ Utrykt.

⁴⁾ I Henhold til Frdg. 5. Marts 1845.

en Ejendom, der er berørt af Baneanlægget, og for hvis Vedkommende Erstatningens Fastsættelse af Taksationskommissionen er begært, ikke kunne anses for at være habile til at indtræde som Medlemmer af Kommissionen.

4. I Skrivelse af 12. November 1904¹⁾ til Faaborg Byraad udtaler Ministeriet for offentlige Arbejder i Anledning af, at Raadet til Medlem af en Taksationskommission havde valgt en Sagfører, der repræsenterede flere Ejere af Arealer, som skulde takseres, at Ministeriet ikke skønner rettere, end at den paagældendes Stilling som befuldmægtiget for skadelidende Lodsejere giver ham en lignende Interesse i Taksationernes Udfald som, hvis han selv var Lodsejer, og at Ministeriet derfor ikke kan anse hans Valg som Medlem af Taksationskommissionen for gyldigt.

5. I Skrivelse af 28. Oktober 1897¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Odense—Kerteminde—Dalby Jernbane udtaler Indenrigsministeriet i Anledning af, at et Byraad til Medlem af en Taksationskommission havde valgt en Mand, som efter Byraadets Valg tidligere var beskikket til Medlem af den for Banen nedsatte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission, at den paagældende, forsaavidt han deltager i Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Forhandlinger ved Ekspropriationen af de til Anlægget fornødne, under Købstaden hørende Arealer m. v., ikke tillige vil kunne fungere som Medlem af Taksationskommissionen.

6—7. Som Modsætning til de foran fremdragne Afgørelser kan anføres Skrivelse af 8. Oktober 1881¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Odense—Bogense Banen og Skrivelse af 12. April 1905¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Maribo Amt. I den første af disse Skrivelser udtaler Ministeriet, at samme ikke skønner, at den Omstændighed, at et Amtsraad har ydet Bidrag til et Jernbaneanlægs Fremme, skulde medføre en saadan personlig Interesse i dette for Raadets enkelte Medlemmer, at disse

¹⁾ Utrykt.

derved skulde blive inhabile til at fungere som Medlemmer af Taksationskommissionen; i den anden Skrivelse udtales i Anledning af, at et Byraad til Taksatorer havde valgt Medlemmer af Raadet, uagtet der blandt de Ejendomme, om hvis Vurdering der blev Tale, fandtes en, som tilhørte Bykommunen, at Ministeriet ikke skønner, at de paagældendes Stilling som Medlemmer af Byraadet forhindrer dem fra at være Medlemmer af den ommeldte Taksationskommission.

Som Tilfælde, hvor Ministeriet har konstateret Tilstedeværelsen af *speciel Inhabilitet*, kan endelig anføres følgende:

8. I Skrivelse af 19. November 1895¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Nørresundby—Fjerritslevbanen udtaler Ministeriet for offentlige Arbejder, at en Mand, der ved Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger ved en Banes Anlæg var mødt som Delegeret for en Sognekommune og derefter var valgt til Medlem af Taksationskommissionen for Baneanlægget, forsaavidt han har deltaget i Ekspropriationskommissionens Forhandlinger for vedkommende Kommune, ikke vil kunne fungere som Medlem af Taksationskommissionen for denne Kommune, men at der iøvrigt ikke skønnes at være noget til Hinder for, at han fungerer i sidstnævnte Egenskab for den øvrige i det paagældende Amt beliggende Del af Banen.

9. I Skrivelse af 2. Juni 1881¹⁾ til Landinspektør ESMANN udtaler Indenrigsministeriet, at *Svogerskab* maa anses for at begrunde et saadant Villighedsforhold, at en til Medlem af Taksationskommissionen for et Jernbaneanlæg udvalgt Mand maa fratræde og Suppleanten indkaldes for at tiltræde ved Taksationen af en Ejendom, med hvis Ejer den paagældende Taksator er besvogret.

Virkingen af almindelig eller speciel Inhabilitet hos en Taksator, der har deltaget i en Vurdering, er den samme som Inhabilitet hos en Skønsmand (Vurderingsmand i andre Forhold), nemlig at Vurderingen maa anses for ugyldig, for-

¹⁾ Utrykt.

saavidt ikke de interesserede frafalde eller paa Forhaand have frafaldet Indsigelse mod denne. I denne Henseende foreligger fra Ministeriets Side kun en enkelt Udtalelse, nemlig i en Skrivelse af 15. November 1899¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Anlægget af Hammel—Aarhus Jernbane, hvori udtales, at Ministeriet ikke kan erkende, at den Omstændighed, at et Medlem af en Taksationskommission er Broder til en af Bevillingshaverne paa vedkommende Baneanlæg, kan gøre de afholdte Taksationer ugyldige. Denne Udtalelse er, som det kan ses af den paagældende Sag, sikkert saaledes at forstaa, at man ikke har anset den paagældende Bevillingshaver for at have en saadan personlig Interesse i Baneanlægget, at hans Broder skulde blive inhabil til at fungere som Medlem af vedkommende Taksationskommission, da Forholdet var det, at Baneanlægget ikke tilvejebragtes ved Tilskud fra Bevillingshaverne, men fra Staten, Kommuner og private Aktionærer, hvorhos Bevillingshaverne vare pligtige til uden Vederlag at overdrage Bevillingen til et Aktieselskab. Det er dog sandsynligt, at den paagældende ikke var bleven beskikket til Taksator, saafremt rette vedkommende forud havde været vidende om Slægtskabsforholdet.

Taksatorhvervet er ikke at anse som noget tvungent Ombud, jfr. Skrivelse af 29. Oktober 1904¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Faaborg Byraad, hvori bl. a. udtales, at Hvervet som Medlem af en Taksationskommission næppe kan paalægges nogen mod hans Vilje.

Angaaende den i Forordningens § 10, 2. Stykke foreskrevne Udnævnelse af en *Opmand*, som i Tilfælde af en saadan Meningsulighed mellem Taksatorerne, der ikke kan finde Afgørelse ved Stemme flerhed, skal »gøre Udslaget«, bemærkes, at saadan Udnævnelse i Praksis ikke finder Sted, før end det har vist sig, om en Meningsulighed som den nævnte foreligger i noget Tilfælde.

Det er en Selvfølge, at den, der skal fungere som Op-

¹⁾ Utrykt.

mand, maa opfylde de samme almindelige og særlige Betingelser som de øvrige Taksatorer, henholdsvis for at kunne beskikkes, eller for at kunne deltage i den enkelte Vurdering. Med Hensyn til den Opgave, som skal løses af Opmanden, har der været rejst Spørgsmaal om, hvorvidt Opgaven er begrænset til et Valg mellem de Erstatningsansættelser, hvortil Taksatorerne ere komne, eller om det staar Opmanden frit for at vælge et Beløb, som ligger indenfor Taksatorernes Værdiansættelser, eller om han endog er berettiget til i sin Vurdering at gaa udenfor disse Værdiansættelser, saavel højere som lavere. I saa Henseende er det af Ministeriet for offentlige Arbejder i Skrivelse af 4. Juni 1895¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Statsbaner udtalt, at medens Ministeriet efter Indholdet af § 10, 2. Stk. i Forordningen af 5. Marts 1845 maa holde for, at Opmanden ikke er beføjet til ved sin Afgørelse at gaa over det højeste eller under det laveste af de af Taksatorerne afgivne Vota, skønner man ikke, at der er noget til Hinder for, at han ved Ansættelsen af Erstatningen vælger et Beløb, der ligger indenfor Taksatorernes Værdiansættelser²⁾).

Ifølge Forordningens § 10, sidste Stykke, jfr. § 11, sidste Stykke, skulle Taksatorerne, saavel de faste som de særlig sagkyndige, der i visse Tilfælde deltage i Vurderingerne, saavel som Opmanden en Gang for alle edeligen inden Retten forpligte sig til at udføre de forefaldende Forretninger med streng Upartiskhed og Opmærksomhed og aflevere Bevis for saadan Eds Aflæggelse til Kommissarius. I Henhold til § 1 i Lov Nr. 60 af 26. Marts 1909 er den ommeldte Bestemmelse forandret saaledes, at der i Stedet for den foreskrevne edelige Forsikring inden Retten træder en udenretlig skriftlig Erklæring paa Ære og Samvittighed. Erklæringen skal ifølge Forordningen af 5. Marts 1845 afgives en Gang for alle, hvilket

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Her skal nævnes en Udtalelse angaaende Opmandsinstitutionen af Etatsraad, Landinspektør P. BENTZON i U. f. R. 1906, Afdel. B., S. 131, hvori en anden Opfattelse gøres gældende.

i Praxis forstaas saaledes, at en Erklæring af det angivne Indhold skal afgives, hver Gang nogen beskikkes til Taksator (Opmand) ved et Jernbaneanlæg, altsaa uanset, om de paa-gældende tidligere have afgivet lignende Erklæring, efter at være beskikkede til Taksatorer ved andre Jernbaneanlæg, jfr. Skrivelse af 4. Oktober 1890¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Etatsraad C. ECKARDT, der beskikkedes til Opmand i en Taksationskommission efter tidligere at have beklædt et lignende Hverv ved et andet Baneanlæg, samt Skrivelse af 29. Marts 1899¹⁾ fra samme Ministerium til Etatsraad BRUUN angaaende fornyet Edsaflæggelse af Mænd, der vare valgte til Medlemmer af en Taksationskommission efter tidligere ved et andet Anlæg at have været Medlemmer af en Taksationskommission.

Taksatorernes *Opgave* er ved Forordningen, jfr. navnlig dennes §§ 11 og 12, angivet at være den at ansætte Erstatningen for Afstaaelsen af Grundstykker til Jernbanen og for de dermed forbundne Ulemper i de Tilfælde, hvor en mindelig Overenskomst ikke er tilvejebragt af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen. Ifølge Forordningens § 13 paa-hviler det dernæst saavel den ledende Landinspektør som Taksatorerne at søge tilvejebragt Magelæg mellem saadanne Jordstykker, som fraskæres de Ejendomme, hvortil de oprindelig have hørt, men som passende kunne forenes med andre tilgrænsende Jorder. Spørgsmaalet om, hvorvidt Magelæg i de i §'en omhandlede Tilfælde kan bringes i Stand, vil dog i Virkeligheden i Almindelighed forud være afgjort, da det i første Instans paa-hviler Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen at søge tilvejebragt Magelæg, som vise sig ønskelige, jfr. Forordningens § 9, 1. Stykke i Slutningen, og Taksationskommissionens Opgave vil paa dette Omraade derfor i Reglen begrænses til at fastsætte Prisen paa og Ulempeerstatningen vedrørende afskaarne Grundstykker, som det enten

¹⁾ Utrykt.

allerede har vist sig muligt at magelægge, eller som skulle overtages af Bevillingshaverne, se § 13 i Slutningen, jfr. iøvrigt nedenfor Side 247.

Endelig skulle Taksatorerne — hvis mindelig Ordning ikke tilvejebringes enten ved Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Hjælp eller ved frivillig Overenskomst mellem Parterne indbyrdes — fastsætte Erstatningen for Af-savn af Grundstykker, som midlertidig have været benyttede i Anledning af Anlægget, jfr. Forordningens § 14. Med Hensyn til saadan Erstatning er det, som anført foran Side 202, ikke ved Forordningen paalagt Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen at søge tilvejebragt mindelig Overenskomst mellem Parterne, idet Forordningens § 9 kun paalægger nævnte Kommission at prøve Forlig om Godtgørelsen »saavel for afgiven Grund som for anden ved Banens Anlæg for bestandigt tilføjet Beskadigelse«.

Naar bortses fra disse sidste Erstatningstilfælde og eventuelt Spørgsmaal om Magelæg, jfr. Forordningens § 13, er Taksationskommissionens Virksomhed indskrænket til at bestemme Erstatningerne i de Tilfælde, i hvilke Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen forgæves har søgt tilvejebragt en mindelig Ordning, og Taksationskommissionen er ubeføjet til at tage Bestemmelse om andet end om Fastsættelse af Erstatningens Størrelse, eventuelt saaledes at Erstatningen helt eller delvis ydes gennem et Magelæg af Jord. Taksationskommissionen er saaledes ubeføjet til at træffe nogen Bestemmelse om Ekspropriation af en Ejendom eller Dele af en saadan, idet saadan Bestemmelse alene kan tilkomme Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 12. November 1866¹⁾ i Slutningen. Overhovedet maa Taksationskommissionen anses for ubeføjet til — udenfor de i Forordningens § 14 nævnte Tilfælde — at paakende Erstatningskrav, hvis Berettigelse ikke forud er anerkendt af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen,

1) USSINGS Reskriptsamling for 1866, S. 298.

jfr. Justitsministeriets Skrivelse af 7. Juli 1868¹⁾). Angaaende de nærmere Regler for Taksationskommissionens Fastsættelse af Erstatningen henvises til Fremstillingen nedenfor under e.

Resultatet af de af Taksatorerne truffne Afgørelser med Hensyn til Vurderingen af Erstatningen for Afgivelse af Arealer til Baneanlægget og for de dermed eventuelt forbundne Ulemper indføres i Taksationskommissionens Protokol; der tilføres derimod ikke Protokollen nogen nærmere Specifikation eller Redegørelse for, hvorledes man naar til de enkelte Beløb, som for Ulemper og andre særlige Tab tilstaaes Lodsejere udenfor Erstatningen for selve den afstaaede Grund, og saadan Specifikation kan utvivlsomt heller ikke fordres ifølge Forordningens Bestemmelser, jfr. en Skrivelse af 12. Juni 1884²⁾) fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland, hvori udtales, at det ikke efter Lovgivningen kan paalægges Taksationskommissionen ved Fastsættelsen af Erstatning for Ulemper ved et Baneanlæg at specificere de forskellige Hensyn, som i saa Henseende ere tagne i Betragtning.

I Tilfælde af saadan Uenighed mellem Taksatorerne om Erstatningsansættelsen, som finder Afgørelse ved Stemme flerhed, anses det ej heller fornødent at tilføre Protokollen vedkommende Minoritetsvota, men alene Flertallets afgørende Erstatningsansættelse, jfr. Skrivelse af 16. December 1870³⁾) fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner, hvori udtales, at det maa være Taksationskommissionens Sag selv i forekommende Tilfælde at afgøre, om Minoritetsvota efter Vedkommendes Begæring kunne tilføres Protokollen, hvilket iøvrigt efter Ministeriets For mening ikkun bør tilstedes, naar særlige Omstændigheder tale derfor. I en Skrivelse af 30. Oktober 1914³⁾) fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner i Jylland er det derhos udtalt, at Lodsejerne ikke have

¹⁾ Reskriptsamlingen for 1868, S. 175.

²⁾ Utrykt, jfr. iøvrigt, hvad der er udtalt i den nedenfor Side 280 omtalte Erklæring fra den kst. Kammeradvokat (Bilag 36).

³⁾ Utrykt.

noget Krav paa, at der afæskes Taksationskommissionen Oplysning om, hvilken Indflydelse dennes enkelte Medlemmer hver for sig har haft paa Taksationens Resultat, ligesom Ministeriet for sit Vedkommende maatte finde det betænkeligt at søge indhentet saadanne Oplysninger.

Den af Taksatorerne (Opmanden) trufne Afgørelse af Erstatningsspørgsmaalene er endelig. Der er ikke aabnet Adgang til noget Overskøn, og Spørgsmaalet om Udmaalingen af Erstatningen kan ikke indbringes for Domstolene, jfr. en Hof- og Stadsrets Dom af 24. Oktober 1887¹⁾. Domstolene ere alene beføjede til at skønne over, hvorvidt Vurderingen i Henhold til Forordningens Bestemmelser er fastsat paa lovlig Maade, samt om, hvilke Omstændigheder, der ifølge Lovgivningen give Krav paa Erstatning, jfr. Højesterets Dom af 3. November 1913²⁾ samt de nedenfor Side 243—45 anførte Domme. Dette, at Taksationskommissionens Afgørelse af vedkommende Erstatningsspørgsmaal er endelig, er til Overflødighed udtalt i en Række Skrivelser fra Ministeriets Side, se saaledes Skrivelse af 20. Juli 1898³⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Statsbaner, Skrivelse af 22. Februar 1900³⁾ fra samme Ministerium til Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet, Skrivelse af 7. Marts 1900³⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Lyngby—Vedbæk Jernbane, Skrivelse af 15. Marts 1901³⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til samme Kommissarius, Skrivelse af 6. Maj 1902³⁾ fra samme Ministerium til den kgl. Kommissarius ved de jyske Statsbaner samt Skrivelse af 31. Juli 1903³⁾ fra samme Ministerium til Landbrugsministeriet. Ikke destomindre har der dog foreligget enkelte Tilfælde, i hvilke Ministeriet har bifaldet, at der, efter at Taksation havde fundet Sted, underhaanden tilstodes Lodsejere en yderligere Erstatning end tillagt dem ved Taksationskommissionens Kendelse, fordi det var oplyst, at der var tilføjet de paagæl-

¹⁾ U. f. R. 1888, S. 272.

²⁾ Højesteretstidende for 1913, S. 583.

³⁾ Utrykt.

dende en Skade, som Kommissionen ikke havde haft Lejlighed til at tage med i Betragtning ved Fastsættelsen af Erstatningen, jfr. Skrivelser af 15. Juni 1871¹⁾ og af 21. August 1872¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Direktionen for de jydsk—fyenske Jernbaner og Skrivelse af 22. Februar 1877¹⁾ fra samme Ministerium til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland. Endvidere har nævnte Ministerium i et Tilfælde af lignende Art ved en Skrivelse af 14. September 1871¹⁾ anmodet den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland om at foranledige en Kontinuationsforretning afholdt, efter at det var oplyst, at der var vurderet paa et efter Ministeriets Formening ikke lovhjemlet Grundlag, idet man i Stedet for at erhverve en paa et eksproprieret Areal værende Bygning havde fordret, at Lodsejeren skulde bortflytte Bygningen (se foran Side 163). Endelig har Ministeriet i et Tilfælde, hvor der efter Afholdelsen af en Taksationsforretning var fremkommet nye Oplysninger, som fra Kommissionens Side erkendtes at have særlig Betydning, udtalt, at det efter Omstændighederne ikke skulde modsætte sig, at en Sag paany forelagdes Taksationskommissionen, uanset at der ikke var oplyst noget, der kunde anfægte den stedfundne Taksations Retsgyldighed, se Skrivelse af 20. Februar 1900¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Etatsraad BRUUN.

Hvor Grundafstaaelse kræves til *mindre Udvidelser af eller Forandringer* ved en i Drift værende Privatbane, vil Erstatningen for Grundafstaaelse m. v., forsaavidt mindelig Overenskomst ikke opnaas ved Forhandling mellem vedkommende Jernbanebestyrelse og de paagældende Lodsejere, være at fastsætte af en Taksationskommission, der er sammensat paa anden Maade end de i § 10 i Forordningen af 5. Marts 1845 ommeldte Taksationskommissioner, jfr. Lov Nr. 166 af 18. December 1897 § 2, hvorefter Taksationskommissionen ved Udvidelser af nævnte Art bestaar af 5 Medlemmer, af

¹⁾ Utrykt.

hvilke det ene, der indtræder som Formand, udnævnes af Indenrigsministeren (nu Ministeren for offentlige Arbejder), de to — foruden en Suppleant — af vedkommende Amdsraad eller Byraad og de to — foruden en Suppleant — under Ledelse af Kommissarius for den paagældende Bane med absolut Stemmeferhed af Ejerne i hvert Amt, eller Købstad, dog ikke af disses egen Midte, og kun for saa vidt i det mindste 5 Ejere deltage i Valget; i modsat Fald eller i Tilfælde, hvor et mindre Antal Ejere end 5 er interesseret i Ekspropriationen, vælge Ejerne kun eet af de sidstnævnte Medlemmer — foruden en Suppleant —, medens det andet Medlem — foruden en Suppleant — udnævnes af Amtmanden.

Kilden til denne Bestemmelse er Bestemmelsen i § 5 i Lov af 10. Marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Jylland og paa Fyen, hvilken Bestemmelse har fundet Anvendelse ved en Række Jernbaneanlæg i Jylland og paa Fyen, medens Taksationskommissionerne ved Anlæg af Jernbaner paa Sjælland og andre Øer stedse have været sammensatte paa den i § 10 i Forordningen af 5. Marts 1845 foreskrevne Maade. Senere er der i § 2 i Lov Nr. 57 af 12. April 1889 om Grundafstaaelse ved Udvidelser af Statsbanerne m. m. foreskrevet en tilsvarende Sammensætning af Taksationskommissioner ved saadanne Udvidelser. Som Følge heraf finde de Afgørelser, som ere truffe med Hensyn til Forstaaelsen af de anførte Bestemmelser i Lovene af 1861 og af 1889, tilsvarende Anvendelse paa Bestemmelserne i § 2 i Loven af 1897. Denne Lov aabner lige saa lidt som Forordningen af 1845 Adgang til nogen Over-taksation eller til nogen Prøvelse for Domstolene af den af Taksationskommissionen foretagne Vurderings Rigtighed. Loven indeholder ingen Bestemmelse om Udnævnelse af nogen Opmand (jfr. § 5 i Loven af 1861, hvorefter Formanden for Kommissionen træder »i Stedet for« Opmanden), men en saadan er ogsaa overflødig, da Kommissionsmedlemmernes Antal altid er ulige.

Med Hensyn til den Opgave, som ved den her omhandlede Bestemmelse er tillagt Amtmanden, bemærkes, at der savnes

en Bestemmelse om, hvem der forsaavidt angaar Københavns Grund træder i Amtmandens Sted. I Praksis er Sagen i et saadant Tilfælde ordnet saaledes, at det paagældende Valg er foretaget af Overpræsidenten, jfr. Skrivelse af 17. Februar 1910¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Overpræsidenten i København.

Efter at Lov Nr. 35 af 5. Marts 1909 om Kommissarier ved Jernbanerne er traadt i Kraft, er det Tilsyn med de i Drift værende Privatbaner, som tidligere udøvedes af Kommissarierne, henlagt direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder, jfr. nævnte Lovs § 3. Det Hverv, som ved § 2 i Loven af 18. December 1897 er paalagt Kommissarius »for den paagældende Bane« vil dog vedblivende være at udføre af Kommissarius for vedkommende Landsdel, jfr. § 1 i fornævnte Lov af 5. Marts 1909.

Loven af 18. December 1897 indeholder ingen Udtalelse om, hvorvidt der til at lede Taksationsforretningerne m. v. ved Ekspropriation til Udvidelse af Privatbaner skal beskikkes nogen Landinspektør. I Praksis har man ikke anset saadan Beskikkelse fornøden; men da Loven med Hensyn til Reglerne for Erstatningens Fastsættelse henviser til Bestemmelserne i Forordningen af 5. Marts 1845, er det vistnok rettest at anse denne Forordnings Bestemmelse om Beskikkelse af en ledende Landinspektør for gældende ogsaa med Hensyn til Udvidelser af Privatbaner under Drift. For denne Opfattelse kan da ogsaa anføres, at man ved de nye Jernbaneanlæg, paa hvilke Bestemmelsen i § 5, 1. Stykke i Lov af 10. Marts 1861 er bragt til Anvendelse, har beskikket ledende Landinspektør ganske paa samme Maade, som hvor Taksationskommissioner have været nedsatte i Overensstemmelse med § 10 i Forordningen af 5. Marts 1845.

At Medlemmer af en i Henhold til Lov af 12. April 1889 (18. December 1897) nedsat Taksationskommission, derunder ogsaa Kommissionens Formand, forinden de udføre det dem

1) Utrykt.

overdragne Hverv, skulle afgive lignende Forsikring som foreskrevet i § 10 i Forordningen af 5. Marts 1845 for de der nævnte Taksatorers Vedkommende (jfr. nu Lov Nr. 60 af 26. Marts 1909), er udtalt i Skrivelse af 19. August 1889¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Etatsraad BRUUN.

I det Tilfælde, at der skal eksproprieres til Udvidelse af en privat Jernbane, der er bortforpagtet til Statsbanerne, kan det være Tvivl underkastet, om Ekspropriationen skal foregaa i Henhold til Loven af 12. April 1889 eller i Henhold til Loven af 18. December 1897. I Praksis er det første anset for at være det rette, se Skrivelse af 11. Oktober 1904¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved de lolland-falsterske Jernbaner samt Skrivelse af 9. Juli s. A.¹⁾ til Generaldirektionen for Statsbanerne. Det er saaledes fastslaaet, at Betegnelsen »Statsbaner« i Loven af 12. April 1889 er at forstaa som enstydig med »Jernbaner under Statsdrift«, hvilken Forstaaelse særlig anbefaler sig derved, at Udvidelsen i saadanne Tilfælde i Virkeligheden sker for Statsbanernes Regning, ligesom Forhandlingen med Lodsejerne om Grundafstaaelse naturligst føres af den, som driver Jernbanen (in casu Statsbanestyrelsen).

I §§ 4 og 5 i Loven af 18. December 1897 indeholdes endvidere nogle Bestemmelser om Erstatning til Lodsejere for Skade paa Jorder, foranlediget ved, at der ud for deres Grund af en privat Jernbane rejses Sneskærme.

Saadan Erstatning fastsættes — forsaavidt der ikke opnaas mindelig Overenskomst mellem vedkommende Lodsejer og Jernbaneselskabet — efter dette sidstes Foranstaltning og paa Selskabets Bekostning ved Taksation, der foretages af to af de ifølge Lov Nr. 81 af 11. Maj 1897 ansatte faste Jordboniteringsmænd, som dertil udnævnes af vedkommende Formand.

¹⁾ Utrykt.

Saafrømt en af Parterne finder sig brøsthølden ved Tak-
sationsforretningen, kan den paagældende senest inden 4 Ugers
Forløb efter Forretningens Afholdelse foranledige en Om-
taksationsforretning afholdt ved 4 af Retten udmeldte Mænd,
under Vejledning af en dertil af Indenrigsministeren (Mini-
steren for offentlige Arbejder) beskikket Landinspektør. I
Slutningen af Lovens § 5 indeholdes derhos Bestemmelser
angaaende Udredelsen af Omkostningerne ved Overskøns-
forretningen.

De paagældende Bestemmelser komme ikke til Anvendelse
i Tilfælde, hvor der finder Ekspropriation Sted til Anlæg til
Forebyggelse af Snelæg, jfr. Lovens § 1, samt Skrivelse af
2. April 1890¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Etatsraad BRUUN,
hvori med Hensyn til Forstaaelsen af Loven af 12. April 1889
udtales, at enhver Erstatning i fornævnte Tilfælde udredes i
Henhold til Bestemmelserne i denne Lovs § 2, medens §§ 3
og 4 maa antages ikkun at have saadanne Tilfælde for Øje,
hvor der er blevet rejst Sneskærme paa Banernes eget Areal,
uden at der er foretaget nogen Ekspropriation af Grund i
dette særlige Øjemed.

Med Hensyn til den i Loven af 12. April 1889 § 4 (Loven
af 18. December 1897 § 5) nævnte Landinspektør, som skal
vejlede ved Overskønsforretningen (Omtaksationen), udtales
det i Skrivelse af 2. Maj 1889¹⁾ fra Indenrigsministeriet til
Generaldirektøren for Statsbanedriften, at der intet vil kunne
være at erindre imod, at den paagældende Landinspektør
tillige (forud) bistaar Banebestyrelsen til Opnaaelse af mindelig
Overenskomst efter §'ens 1. Stykke.

De her omhandlede Lovbestemmelser om Jernbanernes
Pligt til at give Erstatning for Skade paa Naboers Jord, for-
voldt derved, at der paa Banernes egen Grund er rejst Sne-
skærme, navnlig Skade ved Snelæg bag Skærmene, som i
Lovene er knyttet til Ekspropriationsbestemmelserne, høre
systematisk ikke herhen. Bestemmelserne, som ikke fandtes

¹⁾ Utrykt.

i de oprindelige Regeringsudkast hverken til Loven af 12. April 1889 eller til Loven af 18. December 1897, men indføjedes efter Forslag henholdsvis fra Folketingets og fra Landstingets Side (Rigsdagstidende for 1888—89, Tillæg B., Sp. 2055—58 og Rigsdagstidende for 1897—98, Tillæg B., Sp. 17—20), paalægger Jernbanerne en Pligt til efter Omstændighederne at yde Naboer Erstatning for Følger af i sig selv tilladte Handlinger (Rejsningen af Plankeværker mod Naboers Grund), som næppe vilde kunne medføre Erstatningsansvar, dersom de vare foretagne af en hvilkenksomhelst anden Grundejer end Jernbanen.

e. Reglerne for Beregning af Erstatningen.

De herhen hørende Lovregler ere behandlede udførligt af Dr. juris TROELS G. JØRGENSEN i det af denne i Aaret 1905 udgivne Værk om Erstatning for Ejendomsafstaaelse, se navnlig Side 112—235. Med særligt Henblik paa de i Praksis trufne Afgørelser, saavel administrative som judicielle, skal dog her gives en kort Oversigt over de ved Forordningen af 5. Marts 1845 fastsatte Erstatningsregler vedrørende Jernbaneekspropriationer, idet forudskikkes den Bemærkning, at Forordningens Bestemmelser i Henhold til Lovene Nr. 57 af 12. April 1889 (for Statsbanerne) og Nr. 166 af 18. December 1897 (for Privatbanerne), §§ 2, komme til Anvendelse saavel ved Udvidelse af de i Drift værende Jernbaner som ved Anlæg af nye Jernbaner.

Den ledende Grundsætning for Bestemmelsen af Erstatningen for Grundafstaaelse m. v. til Jernbaneanlæg er, at der skal gives alle vedkommende »billig og fuldstændig« Erstatning, se Forordningen af 5. Marts 1845 § 1, jfr. Grundlovens § 82 (»fuldstændig Erstatning«). Hertil er da i Forordningens §§ 11, 12 o. f. føjet mere detaillerede Bestemmelser angaaende Fremgangsmaaden ved Erstatningens Beregning m. v., jfr. nærmere nedenfor.

I Jernbanernes første Tid var det almindeligt, at de til

Jernbaneanlæg fornødne Grundstykker, som tilhørte Staten, overlodes Koncessionshaverne vederlagsfrit, se Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 § 11, Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 2 (Tillæg til Lovsamling for 1866). Allerede i Loven af 20. August 1853 § 4 a) er det dog gjort afhængigt af særlig kgl. Resolution, hvorvidt de Staten tilhørende Grundstykker kunde overlades en Jernbane uden Vederlag, og i nyere Jernbanelove er det bestemt, at der for de Staten tilhørende Grunde, som indtages til Anlægene, skal gives fuldt Vederlag, se Lov af 21. Juni 1867 § 4 i Slutningen, Lov af 25. Marts 1872 § 4 i Slutningen, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 4 og senere Jernbanelove samt (eksempelvis) Bestemmelsen i § 3, 1. Stk. i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted.

Ved den nærmere Gennemgang af de i Forordningen af 5. Marts 1845 givne detaillerede Bestemmelser vedrørende Beregningen af Erstatning for Ekspropriationen skal først omhandles:

I. Bestemmelserne angaaende Fastsættelse af Erstatning for Grundstykker, som for bestandig afgives til Jernbaneanlæg.

Disse Bestemmelser findes i Forordningens §§ 11, 12, 13 og 17.

I § 11 er det bestemt, at Erstatningen efter nøjagtig Overvejelse af samtlige, i ethvert Tilfælde forhaanden værende Omstændigheder, skal ansættes pr. Td. Land efter den Værdi, Jorder af lignende Beskaffenhed efter Tidens og Egnens Priser have i Handel og Vandel. Er Jorden anvendt til særegne Anlæg, navnlig til Haveanlæg, skal der, foruden Jordens Værdi i og for sig, gives særlig Erstatning for Anlægget efter dettes Størrelse, Beskaffenhed og mere eller mindre fordelagtige Beliggenhed. Paa lignende Maade vil det være at tage i Betragtning, om der paa Jorden findes Bygninger eller Skov. Ved Siden heraf udtales det i Forordningens § 12, at det er en Selvfølge, at Hensyn bør tages ikke til den Pris, Besidderen af blot personlige Grunde eller af en vis Forkærlighed maatte

sætte paa Ejendommen, men alene til en saadan, der af Taksatorerne lader sig anslaa til en Pengeværdi, eller som i alt Fald er af en saadan Beskaffenhed, at den, skønt den ikke i og for sig betragtet lader sig reducere til en bestemt Værdi, dog maa erkendes at udgøre et saadant Agreement ved en vis Ejendom, at dennes Værdi derved i Handel og Vandel forøges, saasom en ualmindelig skøn Beliggenhed eller Udsigt og deslige.

Det bestemmes dernæst, at naar Jorder indtages, der allerede ere enten fuldt bearbejdede og besaaede, eller paa hvilke dog Dyrknings-Omkostninger tildels ere anvendte, skal det ved Taksationen tillige fastsættes, hvad den foretagne Bearbejdning og Besaaing eller den præsumtive Afgrøde kan anslaaes til pr. Td. Land.

Endelig tilføjes det, at der ligeledes skal gives Godtgørelse for Beskadigelse af Hegn saavel som for Anbringelse af nye Hegn¹⁾, der i Anledning af Banens Anlæg maatte gøres fornødne.

I § 18 i Anordningen af 28. November 1837 om Grundafstaaelse til Vejanlæg i Hertugdømmerne Slesvig og Holsten, hvilken Anordning tildels er Kilden til Forordningen af 1845, var fastsat et Maximum for den Værdi, hvortil en Td. Land i Almindelighed kunde ansættes, og en hel Skala for Fastsættelsen af Jordværdien, men det fandtes ikke hensigtsmæssigt at overføre tilsvarende Bestemmelser paa Forholdene i Kongeriget²⁾.

Foruden den Erstatning, som i Henhold til de foran omhandlede Bestemmelser skal udredes for Afgivelsen af selve Jordarealerne m. v., bliver der ifølge Forordningens § 12, jfr. § 9, endvidere at give Godtgørelse for de vedkommende Lods ejere ved Anlægget forvoldte *Ulemper*³⁾. I saa Henseende hedder det, at der bliver at tage Hensyn til:

¹⁾ Angaaende Spm. om Banernes Hegnspligt se nedenfor S. 279—88.

²⁾ Viborg Stænder Tid. for 1844, Sp. 529—30.

³⁾ Angaaende Kommissionens Kompetence til at tage Bestemmelse om Udredelse af Ulempeerstatning henvises til, hvad der er bemærket foran S. 230.

1. om Beliggenheden af de indtagne Grundstykker har været saadan, at derved en forandret Inddeling af de tilbageblevne Jorder, eller hvilkensomhelst anden, for disses Drift besværlig Foranstaltning bliver nødvendig,

2. om den paagældende Ejendoms Jorder i det hele overskæres paa en uheldig og for dens fremtidige Dyrkning besværlig Maade, navnlig ved en betydelig forlænget Kommunikation mellem Jorderne,

3. om den afgivne Jord er af en saadan Betydenhed, at den, i Forhold til den samlede Ejendoms Størrelse, kan medføre en skadelig Indflydelse paa dennes Drift i det hele,

4. om det, i Tilfælde af Bygningers Borttagelse — i hvilken Henseende forøvrigt særlig Godtgørelse ved Taksation bliver at fastsætte — maatte vise sig, at Bygningernes Opførelse paa et andet Sted vilde, efter de øvrige Bygningers Beliggenhed, samt ellers tilstedeværende Forhold, medføre saadan Ulempe ved Benyttelsen, at Ejendommen derved stadig kan anses forringet, og

5. om Benyttelsen af for Haanden værende Vandbeholdninger, navnlig med Hensyn til Engvandings-Anlæg, forhindres, samt om Vandinger enten aldeles ødelægges eller fraskæres paa en Maade, der besværliggør deres Benyttelse«.

Det tilføjes derefter: »I alle disse og andre Tilfælde, i hvilke Ejeren, ved at maatte afstaa sin Grund, kunde lide et særligt Tab udenfor Grundens Værdi, have Taksationsmændene ogsaa at ansætte den Godtgørelse, Ejeren herfor maatte kunne tilkomme, dog saaledes, at i Forretningen særligen anføres den ifølge forestaaende § 11 antagne Værdi af Grunden i og for sig, beregnet pr. Td. Land, og dernæst den Godtgørelse, som i nævnte Tilfælde endvidere maatte være at tilstaa«.

Som det vil ses, ere de særlig fremhævede Tilfælde, i hvilke der kan blive Spørgsmaal om Erstatning for Ulemper foruden for selve Grundens Værdi, kun nævnte rent eksempelvis,

og Princippet maa øjensynlig være det, at der i Overensstemmelse med Grundlovens § 82 i hvert enkelt Tilfælde skal ydes Lodsejerne *fuldstændig Erstatning*. Herved er dog at mærke, at der meget vel kan opstaa Tilfælde, hvor en Lodsejer foruden at maatte afstaa Jordareal kan tilføjes endog meget følelige Ulemper ved Jernbanens Anlæg uden derfor at opnaa Krav paa særlig Erstatning i denne Anledning, nemlig hvor den paagældende ikke har nogen selvstændig Ret til — bortset fra Jernbaneanlægget — at fordre den for ham i en eller anden Retning fordelagtige Tilstand opretholdt. Til Belysning heraf skal her anføres en Række Tilfælde, i hvilke der i Praksis er nægtet Erstatning i Anledning af Ulemper, forvoldte som Følge af Jernbaneanlæg.

I Skrivelse af 26. September 1872¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland er det udtalt, at der ikke kan tilkomme en Lodsejer Erstatning for den Værdiforringelse, hans Ejendom maatte lide derved, at Markedspladsen i den By, hvori Ejendommen er beliggende, paa Grund af en Jernbanes Anlæg bliver forlagt.

Ved Højesterets Dom af 3. November 1913²⁾, der stadfæster en den 24. Juni 1912³⁾ af Landsover- samt Hof- og Stadsretten i København afsagt Dom, er det fastslaaet, at der ikke tilkom Ejeren af en til Havet stødende Ejendom, af hvilken en 50 Alen bred Strimmel langs Havet var eksproprieret, Erstatning i Anledning af, at Adgangen til Havet blev afskaaret og Udsigten over Havet tilintetgjort for den tilbageblivende Del af Ejendommen.

Ved Skrivelse af 20. August 1913⁴⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Formanden for de i Henhold til § 2 i Lov Nr. 57 af 12. April 1889 for Jyllands Vedkommende nedsatte Taksationskommissioner har Ministeriet vægret sig ved at godkende et af Statsbanerne indgaaet Forlig, hvorved der

1) Utrykt.

2) Højesteretstidende 1913, S. 583.

3) U. f. R. 1913, A., S. 18.

4) Utrykt.

var tilstaaet Lodsejere særlig Erstatning for Ulemper ved en offentlig Vejs Forandring.

Det maa iøvrigt mærkes, at der ikke i § 12 i Forordningen af 5. Marts 1845 findes Hjemmel for Udredelse af Erstatning for Ulemper ved Jernbaneanlæg til Lodsejere, som ikke enten for stedse eller midlertidig afstaa Areal til Jernbaneanlæg. I Henhold hertil, og da der ikke paa den til vedkommende Jernbaneanlæg anvendte Grund hvilede nogen Servitut i saa Henseende, har Indenrigsministeriet ved en Skrivelse af 13. Januar 1875¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Odense—Svendborg Banen vægret sig ved at tilstaa en Grundejer Erstatning for Tab af Udsigten over et Sund fra hans Ejendom som Følge af, at en Jernbane paa nogle ligeoverfor Ejendommen beliggende Jorder førtes over en Dæmning.

I de nedenfor anførte Tilfælde, hvor Erstatning for Ulemper som Følge af en Jernbanes Anlæg ligeledes er nægtet, har Forholdet været det samme, nemlig at den, af hvem Erstatningspaastanden fremsattes, ikke selv var Genstand for Ekspropriation; men den givne Begrundelse for Afslaget har i disse Tilfælde været af en saa almindelig Natur, at den formentlig maatte føre til samme Resultat, ogsaa forsaavidt de paagældende Krav havde været fremsatte af Personer, som vare Genstand for Ekspropriation til vedkommende Jernbaneanlæg. Tilfældene ere følgende:

Ved Anlægget af et Statsbanespor erhvervede Statsbanerne ved Forlig med en Vejejer Ret til at lægge en Del af Sporet i dennes Vej, idet Vejejeren dog tog Forbehold om, at han, for saa vidt de til Brug af Vejen berettigede maatte fremkomme med Fordringer i Anledning af Ulemper ved Sporets Nedlæggelse, vilde være fritagen for Ofre og berettiget til at henvise til Statsbanerne. En Parcelejer, der havde Færdselsret til Vejen, krævede derefter Ulempeerstatning hos Statsbanerne, men ved Højesterets Dom af 28. Maj 1909²⁾, der stadfæstede Landsover- samt Hof- og Stadsrettens Dom af

¹⁾ Utrykt.

²⁾ U. f. R. 1909 A., S. 574.

9. September 1907¹⁾, konstateredes det, at Parcelejeren vel havde Ret til at kræve Erstatning hos Jernbanerne, forsaavidt hans Færdselsret maatte anses krænket ved Sporets Nedlægning i Vejen, *men at saadan Krænkelse ikke forelaa*. Jernbanerne frifandtes derfor for Søgmaalet.

I adskillige Tilfælde er det fastslaet, at der ikke af Grundejere eller andre kan kræves Erstatning for Næringstab eller andre Indtægtstab og Ulemper i Anledning af Forlægning eller anden Forandring (f. Eks. delvis Afspærring eller Sænkning) af en offentlig Vej, forvoldt ved et Jernbaneanlæg. I denne Henseende kan anføres: Skrivelse af 28. Juli 1863²⁾ fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Københavns Amt, Skrivelse af 8. Februar 1864²⁾ fra samme Ministerium til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane, Skrivelse af 30. April 1868²⁾ fra samme Ministerium til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland. Endvidere skal her anføres en Hof- og Stadsrets Dom af 25. April 1870³⁾, ved hvilken der nægtedes en næringsdrivende Erstatning i Anledning af, at Vejen forbi hans Hus til en nærliggende Købstad forlængedes ved en af et Jernbaneselskab foretagen Forlægning af en Overkørsel over Jernbanen, tvende Højesteretsdomme af 20. November 1913⁴⁾, der stadfæste de af Landsover- samt Hof- og Stadsretten henholdsvis den 18. November 1912 og den 3. Marts 1913 afsagte Domme⁵⁾, ved hvilke stateredes henholdsvis, at en Grundejer ikke kunde have Krav paa Erstatning, fordi en offentlig Vej, ved hvilken hans Ejendom var beliggende umiddelbart ved en Overkørsel over en Jernbane, omlagdes saaledes, *at Overkørslen bortfaldt, at der anlagdes et nyt Stykke Kørevej i en Bue over Banen omtrent 70 Meter Nordvest for den tidligere Overkørsel og en 1,5 Meter bred Tunnel under Jernbanen, hvor Overkørslen*

¹⁾ U. f. R. 1908 A., S. 109.

²⁾ Utrykt.

³⁾ U. f. R. 1870, S. 735.

⁴⁾ Højesteretstidende 1913, S. 627 og 630. U. f. R. 1914 A., S. 46 og 47.

⁵⁾ U. f. R. 1913 A., S. 405 og 758.

havde været, med Trappenedgange, samt at det ikke kunde hjemle Erstatningskrav for Ejere af Ejendomme ved en offentlig Gade, at denne Gade blev afskaaret fra sin sydvestlige Forbindelse med vedkommende By som Følge af Udvidelse af en Jernbanestation og de i Forbindelse hermed vedtagne Gadeforandringer. Endvidere kan anføres en af Landsoversamt Hof- og Stadsretten i København den 12. Januar 1914 afsagt Dom i en mod Ministeriet for offentlige Arbejder anlagt Sag, hvorved statueres, at en næringsdrivende ikke har Krav paa Erstatning, fordi Færdslen forbi hans ved en offentlig Vej beliggende Ejendom formindskedes som Følge af Nedlægning af en Overkørsel over en Jernbane tæt ved Ejendommen og Omlægning af en Del af Vejen hen til en andetsteds anbragt Viadukt. Endelig skal som her henhørende nævnes en Hof- og Stadsrets Dom af 7. December 1914¹⁾ i en mod Odense Byraad og Ministeriet for offentlige Arbejder anlagt Sag. Ved denne Dom er det fastslaaet, at der ikke tilkom Ejere af en Ejendom ved en offentlig Gade Erstatning i Anledning af, at den paagældende Del af Gaden forsænkedes for at føres under en Jernbane i Stedet for som hidtil at skære denne i Niveau, hvorved Gulvet i Butikker i nævnte Ejendoms Stueetage kom til at ligge 2,20 Meter over Gaden, og Adgangen fra Ejendommen til Gaden kom til at foregaa ad et Fortov langs hele Ejendommens Facade mod Gaden, til hvilket Fortov der fra denne førtes 2 Stentrapper, en i Syd paa 10 Trin og en i Nord paa 12 Trin. Endvidere kom den paagældende Gadestrækning til at ligge i et andet Niveau end en tilstødende Gade, mod hvilken Ejendommens Hovedindgang vendte, og Forbindelsen mellem de to Gader tilvejebragtes ved en 10 Trin høj Stentrappe, saa at Kørselstrafik mellem Gaderne udelukkedes, hvorhos den nævnte tilstødende Gade blev gjort smallere, saa at en forspændt Vogn vanskelig kunde vende udfor Ejendommen.

Fremdeles skal her nævnes nogle Tilfælde, i hvilke der har været rejst Spørgsmaal om Erstatning til Kommuner i Anledning af Ulemper ved Jernbaneanlæg, nemlig:

¹⁾ U. f. R. 1915, A., S. 339.

I Skrivelse af 22. April 1873¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner har Indenrigsministeriet udtalt, at det maatte anse en Sognekommune for uberettiget til at kræve Erstatning for det særlige Slid paa Kommunens Veje, som var en Følge af Materialkørsel i Anledning af et Jernbaneanlæg.

I Skrivelse af 23. Juli 1873¹⁾ til samme Kommissarius har nævnte Ministerium vægret sig ved at anerkende en Sognekommune som berettiget til Erstatning for den forøgede Vedligeholdelsesbyrde, som var paalagt den derved, at nogle i Anledning af et Jernbaneanlæg anlagte og til Kommunen til Vedligeholdelse overleverede Vejstykker vare længere end de tilsvarende tidligere Vejstrækninger.

Endelig kan anføres, at der i nogle Tilfælde af Kommunalbestyrelser har været rejst Krav paa Erstatning for forøget Snekastningsbyrde som Følge af, at en Del af en offentlig Vej var bleven sænket ved en Jernbanes Anlæg tværs over Vejen. Med Hensyn hertil har den daværende Jernbaneankommission efter Brevveksling med Rentekammeret og Kancelliet — hvis Svar af 8. Juni 1847 findes aftrykt i Ussings Reskriptsamling — i Skrivelse af 12. Juni 1847¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Roskilde-Jernbanen udtalt, at i Tilfælde som de nævnte maatte vedkommende Kommune (Sogn) vel fremdeles selv besørge Snekastningen lige til Overskæringspunkterne, men at den Skade eller det forøgede Arbejde, Kommunen (Sognet) maatte paaføres derved, at Jernbaneanlægets Beskaffenhed foranlediger en større Sammenfygning af Sne ved Overskæringsstedet, bør takseres til et vist bestemt Beløb og ved dettes Udbetaling Erstatning ydes Kommunen (Sognet) efter Reglerne i §§ 9 og 12 af Forordningen af 5. Marts 1845. Denne Afgørelse er i Princippet tiltraadt af Indenrigsministeriet i en Skrivelse af 2. Juli 1866¹⁾ til Amtmanden over Københavns Amt, og nævnte Ministerium har senere i en Skrivelse af 2. Juli 1872¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved

¹⁾ Utrykt.

Jernbaneanlæg i Jylland — særlig under Hensyn til Spørgsmaalets ringe økonomiske Betydning — udtalt, at Ministeriet efter Omstændighederne ikke fandt tilstrækkelig Anledning til at fravige den i saa Henseende tidligere hævdede Anskuelse, men samtidig har Ministeriet fremhævet, at det efter den gældende Lovgivning om Snekastningsarbejdets Udførelse stiller sig noget tvivlsomt, hvorvidt der overhovedet kan tilkomme en Sognekommune nogen Erstatning for forøget Snekastningsbyrde, foraarsaget ved offentlige Vejes Overskæring af Jernbaner og da navnlig i Tilfælde af, at den paagældende Vej er en Landevej.

Ved Siden af den den ledende Landinspektør og Taksationskommissionen (Ekspropriationskommissionen) paalagte Op-gave at fastslaa Størrelsen af de Erstatninger, som blive at udrede for den eksproprierede Jord m. v., er det ved Forordningens § 13 særligt paalagt dem at søge Magelæg tilvejebragt mellem saadanne Jordstykker, som ved Jernbaneanlægget fraskæres de Ejendomme, hvortil de høre, men som under de forandrede Forhold passende kunne forenes med andre tilgrænsende Jorder, jfr. foran Side 229. Saadanne Magelæg kunne alene tilvejebringes ved frivillig Overenskomst, da der i Lovgivningen savnes Hjemmel til en tvangsmæssig Ordning. Kan Magelæg ikke istandbringes, og de fraskaarne Jordstykker dog ere af en saadan Størrelse, at de kunne dyrkes som særlige Lodder, ere Ejerne forpligtede til at beholde dem; men ere de nævnte Jordstykker saa smaa eller uheldigt formede, at de ved Taksationen erkendes for ikke at kunne dyrkes som selvstændige Lodder, maa Koncessionshaverne overtage Grundstykkerne, for hvilke Ejerne da faa samme Godtgørelse som for de eksproprierede Arealer, jfr. med Hensyn til Koncessionshavernes Pligt til Overtagelse af saadanne Grundstykker, hvad der er bemærket foran Side 162—63.

For det Tilfælde, at Grundstykker, som indtages til Jernbaneanlæg, af Ejeren ere overdragne andre til Brug, er det ved Forordningens § 17 fastsat, at det — efter at den Erstatning er fastsat, som tilkommer Grundejeren — endvidere ved Taksation skal bestemmes, hvilken Del af denne Erstatning der bør tilstaa Forpagteren under Hensyn til det Tab, han som Følge af Jordens Aftrædelse lider i sin Bedrift. Denne sidste Sum bliver derefter (ved frie Forpagtninger) af Ejeren at godtgøre Forpagteren i dennes Afgifter. Ere Jorderne derimod bortfæstede, skal Ejeren ved Likvidation i de aarlige Fæsteafgifter godtgøre Fæsteren 4 pCt. pro anno af den oppebaarne Erstatningssum. Angaaende Brugerens Stilling i Tilfælde af *frit Forpagtningsforhold* bemærkes, at det, naar Forlig opnaas med Grundejeren ved Ekspropriationskommissionens Foranstaltning, i Reglen vedtages, at Ejeren selv skal affinde sig med Brugeren om, hvilken Del af Erstatningen, der skal tilkomme denne. Naar det i saadant Tilfælde mod Forventning viser sig ugørligt for Ejeren at naa til en tilfredsstillende Overenskomst med Brugeren, vil Spørgsmaalet om Fordeelingen være at afgøre af vedkommende Taksationskommission, og Koncessionshaverne ere berettigede til at vægre sig ved at udbetale Erstatningen til Grundejeren, saa længe Forholdet til Brugeren ikke er afgjort enten ved Overenskomst eller ved Taksationskommissionens Kendelse. Spørgsmaalet om Fordeelingen kan derimod ikke af nogen af Parterne indbringes for Domstolene, jfr. i det hele den som **Bilag 18** nedenfor aftrykte Skrivelse af 13. Juli 1877 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved den sydfyenske Jernbane.

Med Hensyn til den Godtgørelse af 4 pCt. p. a. af Erstatningssummen for Grundafstaaelse m. m., som tilkommer Fæstere, bemærkes, at der savnes Hjemmel til i noget Tilfælde at tilstaa Fæsteren mere end de 4 pCt., jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 21. Juli 1866¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland. Omvendt har det Spørgsmaal

¹⁾ USSINGS Reskriptsamling 1866, S. 220.

i sin Tid været forelagt Indenrigsministeriet, hvorledes Fæsterens Stilling bliver i et Tilfælde, hvor Erstatningen for et eksproprieret Areal er fastsat til en saadan Pris, at den aarlige Rente heraf, beregnet til 4 pCt., ikke ubetydeligt overstiger den stipulerede aarlige Fæsteafgift, idet der er forespurgt, om § 17 i Forordningen af 5. Marts 1845 er at forstaa saaledes, at Fæsteren i et saadant Tilfælde er berettiget til i Fæstetiden aarlig at kræve udbetalt den Sum, hvormed Renten af Erstatningen overstiger Fæsteafgiften, eller saaledes, at han ikke kan kræve mere end, hvad der kan likvideres i den aarlige Afgift. Med Hensyn hertil har Ministeriet — bl. a. i Betragtning af, at Fæsteafgiften almindeligvis ikke repræsenterer den fulde Afgift for Brugeren af den bortfæstede Ejendom, idet der som oftest ved Fæstets Tiltrædelse maa svares en betydelig Sum i Indfæstning — i Skrivelse af 14. September 1898¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Svendborg—Nyborg Jernbane udtalt, at Ministeriet med Kommissarius maa være enig i, at den ommeldte Lovbestemmelse er at forstaa saaledes, at Fæsteren i Fæstetiden er berettiget til at erholde 4 pCt. p. a. af hele Erstatningen, altsaa uanset om den aarlige Godtgørelse til Fæsteren herved kommer til at overstige den aarlige Fæsteafgift.

Angaaende Forholdets Ordning i Tilfælde af, at den bortfæstede Ejendom efter Ekspropriationen paa Grund af Fæsterens Død overgaar til en ny Fæster, henvises til en Højesteretsdom af 17. Juni 1861²⁾, hvorved det er fastslaaet, at det ved sædvanligt Livsfæste maa afhænge af Ejerens Forgodtbeholdende, hvorvidt den nye Fæster skal nyde Renten af Ekspropriationsgodtgørelsen, eller om Forholdet skal ordnes paa anden Maade ved den nye Fæstekontrakt, men at det i Tilfælde af Arvefæste stiller sig anderledes, idet der ikke i Almindelighed er Foje til at forstaa Forordningens § 17 som alene sigtende til den Fæster, der havde Jorden i Brug paa den Tid, da Afstaaelsen til Jernbanen fandt Sted, hvorfor det

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Højesteretstidende for 1861—62, S. 253.

ved Arvefæste stedfindende Successionsforhold maa medføre, at den nye Fæster opnaar Ret til at oppebære de 4 pCt. af Godtgørelsen ligesom den tidligere Fæster.

II. Erstatning for midlertidig Brug af Grundstykker m. m., derunder særlig om Erhvervelse af Grus til Jernbaner.

Hovedbestemmelsen angaaende Erstatning for midlertidig Beslaglæggelse af Andenmands Ejendom findes i § 14, 1. Punktum i Forordningen af 5. Marts 1845, hvor det hedder, at der, efterhaanden som Banens Anlæg fuldføres, skal afholdes Taksation over den Godtgørelse, der kan tilkomme vedkommende Ejere eller Brugere for Afsavnet af saadanne Grundstykker, som midlertidig have været benyttede i Anledning af Anlægget, samt for den Beskadigelse, deslige Jorder maatte have lidt, dels ved Opgravning af Vejmateriale, dels ved Kørsel, Materialiers Oplægning eller paa hvilken som helst anden Maade. Ved Fastsættelsen af disse Erstatninger blive naturligvis i det hele Forordningens foran omhandlede Erstatningsbestemmelser at iagttage.

En særlig Behandling kræve Forordningens Bestemmelser om Erstatning for Gravning af Grus til Jernbaneanlæg, og i Forbindelse med en Udredning af disse Bestemmelser skal her for Overskuelighedens Skyld gives en samlet Fremstilling af de gældende Lovbestemmelser om Erhvervelse af Grus til Jernbaner, saavel til disses Anlæg som til deres Drift.

Bestemmelserne om Erhvervelse af Grus til Jernbaners *Anlæg* findes i § 1 i Slutningen, § 3 og § 14 i Forordningen af 5. Marts 1845. Sammenholdes disse Bestemmelser med Lovgivningens almindelige Regler om Afgivelse af Vejmateriale¹⁾, kan der ikke være Tvivl om, at det, hvorfor Erstatning i Almindelighed skal gives, naar Grus o. l. tages til Jernbaneanlæg, er den midlertidige Beslaglæggelse af vedkommende Areal (Afsavnet) samt øvrige Ulemper, hvorimod selve Materialet i Reglen kan tages vederlagsfrit. Denne Beføjelse for Jernbane-

¹⁾ Bemærk bl. a. dette Udtryk i de nævnte §§.

koncessionshaverne er dog undergivet nogen Begrænsning ved Forordningens § 3, hvori — efter en almindelig Udtalelse om, at den ifølge § 1 indrømmede Ret til Benyttelse af Vejmateriale, navnlig med Hensyn til Sten, skal være underkastet de samme Indskrænkninger som de, der ifølge den gældende Forskrift finde Sted for Vejvæsenet i Almindelighed — fastsættes, at det skal afgøres af den i § 5 ommeldte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission, hvorvidt der, i Tilfælde af, at Vejmateriale, der attraas for en Jernbanes Anlæg, ikke maatte have i tilstrækkelig Overflødighed, kan være Føje til at bestemme en passende Erstatning for samme. Angaaende Forstaaelsen af de omhandlede Bestemmelser i §§ 1 og 3 kan henvises til Skrivelse af 29. November 1881¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Odense—Bogense Jernbane, hvori udtales, at ifølge Forordningens § 1 ville de om Afgivelse af Grus til Landevejes Anlæg gældende Regler ogsaa være anvendelige med Hensyn til Afgivelse af saadant Materiale til Jernbaners Anlæg, og at der som Følge heraf ikkun vil være at yde Godtgørelse for den Skade, som ved Grusgravning m. v. tilføjes de vedkommende Marker samt for Jordens Afsavn, ikke derimod for selve Materialerne, dog at der ifølge Forordningens § 3 af Erstatningskommissionen kan bestemmes, at der af vedkommende Entreprenør²⁾ skal ydes Erstatning for Vejmateriale, naar dette ej have i tilstrækkelig Overflødighed.

I denne Sammenhæng kan mærkes, at det i det hele maa blive Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Sag at træffe Bestemmelse om Afgivelse af Arealer til Grusgravning eller til andet midlertidigt Brug, og at det, uagtet en Pligt i saa Henseende ikke er paalagt Kommissionen, i Praxis er anset for selvfølgeligt, at denne ligeledes, hvor Forholdene tillade det, forsøger at tilvejebringe mindelig Overenskomst om Erstatningens Størrelse, hvilken i Mangel af saadan Overenskomst fastsættes af Taksationskommissionen i Overens-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ o: Koncessionshaver.

stemmelse med Forordningens Regler, særlig Forordningens § 14, 2. og 3. Punktum, hvori det hedder, at »dersom den tilføjede Beskadigelse, navnlig ved Vejmaterialiers Opgravning, er af den Beskaffenhed, at Jorden i længere Tid skønnes ingen Indtægt at kunne give, bliver, forinden Opgravningen foretages, Grundstykkets Værdi ved Taksation at ansætte i Overensstemmelse med foregaaende § 11, som om det i ubeskadiget Tilstand skulde afgives for bestandigt, og siden at bestemme den Værdi, det kan have, saaledes som det i beskadiget Stand forefindes. Forskellen mellem de udfundne Beløb bliver da at fastsætte som den Erstatningssum, der for den ommeldte Beskadigelse tilkommer dels Ejeren, dels Brugeren (cfr. § 17)«.

Ogsaa til *Vedligeholdelse af Jernbaner* haves særlig Hjemmel til at kræve tvungen Afstaaelse af Grus og anden Ballast. Bestemmelserne herom findes i Loven af 15. Maj 1868, hvis § 1 fastsætter, at »de gældende Bestemmelser om Afgivelse af Sten, Grus, Jord og Sand til Landevejes Anlæg og Vedligeholdelse skulle ogsaa være anvendelige med Hensyn til Afgivelse af saadant Materiale til Vedligeholdelse af de Staten tilhørende Jernbaner, dog kunne vedkommende Grundejere forlange de borttagne Sten erstattede med fuld Værdi efter uvillige Mænds Skøn«. I §'ens 2. Stykke er derhos bestemt, at Grus ikke uden vedkommende Kommunalbestyrelses Samtykke kan tages til Jernbanevedligeholdelse af Grusgrave, som ere udlagte til Vejvæsenets Brug, ligesom omvendt de til Jernbaners Vedligeholdelse udlagte Grusgrave ikke kunne eksproprieres til Vejvæsenets Brug.

I Lovens § 2 bestemmes derefter: »Hvorvidt de i § 1 omhandlede Bestemmelser kunne bringes til Anvendelse med Hensyn til nogen i Privates Eje værende Jernbane, bestemmes i hvert enkelt Tilfælde af Indenrigsministeren«¹⁾.

Denne sidst anførte Bestemmelse er at forstaa saaledes, at det ikke for hver Jernbanes Vedkommende en Gang for

¹⁾ Nu Ministeren for offentlige Arbejder.

alle kan bestemmes, at Reglerne om Erhvervelse af Grus maa bringes til Anvendelse med Hensyn til den paagældende Jernbane, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 23. April 1878¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner²⁾. Yderligere bør det vistnok fordres, at den enkelte Sag forelægges Ministeriet saaledes, at Beliggenheden af det Areal, fra hvilket Grus ønskes taget, ogsaa er fastslaaet, forinden Ministeriet tager sin Bestemmelse. Det fremgaar nemlig af Motiverne til Lovens § 2³⁾, jfr. Indenrigsministerens Udtalelser i Folketinget vedrørende Forslaget til Loven⁴⁾, at Hensigten med §'ens Bestemmelse har været at yde Garanti for, at det altid bliver en offentlig Autoritet, der tager Bestemmelse om privates Afgivelse af Grus m. v., men denne Hensigt naas ikke fuldtud, naar Sagerne ikke forelægges Ministeriet i fuldt konkret Form.

Som det vil ses, jfr. §§ 1 og 3 i Forordningen af 5. Marts 1845 og § 1 i Loven af 15. Maj 1868, maa de nærmere Regler for Erhvervelse af det omhandlede Materiale saavel til Anlæg af Jernbaner som til disses Vedligeholdelse søges i Vejlovgivningens Bestemmelser om Afgivelse af Vejmateriale. Hovedbestemmelsen i saa Henseende er Forordningen af 13. December 1793 § 16, hvori det bl. a. hedder:

»Sten, Grus, Jord og Sand, saavel til de nye *Landevejes* Anlæg, som til Vejenes Vedligeholdelse, maa tages hvor samme nærmest ved Vejen er at faa, og enhver Grundejer eller Bruger er pligtig at tilstede saadanne fornødne Materialiers Opgravning uden Betaling; dog bør der, saavel ved Anvisningen, som ved Opgravningen og Bortkørslen anvendes al mulig Forsig-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ »At Ministeriet ikke kan indlade sig paa at indrømme Selskabet en almindelig Bemyndigelse til Erhvervelse af de nævnte Materialier efter de i bemeldte Lovs § 1 indeholdte Bestemmelser, hvorimod ethvert enkelt Tilfælde, hvori saadan Erhvervelse maatte ønskes af Selskabet, maa forelægges Ministeriet til Afgørelse«.

³⁾ Rigsdagstidende for 1867—68, Tillæg A., Sp. 1011—12.

⁴⁾ Folketings Tidende for 1867—68, Sp. 5864.

tighed efter de i Kap. 3, §§ 55 og 62 givne Forskrifter, paa det, at der ikke skal indtages mere end den højst nødvendige Grund, og at Vedkommendes Marker saa meget som muligt skaanes Derimod bør vedkommende Ejere eller Brugere nyde billig Godtgørelse baade for den Skade, der ved Grusgravning og Kørsel formedelst Vejarbejdet tilføjes deres Marker«.

I Plakat af 4. Juni 1845 er dernæst givet almindelige Bestemmelser om Vejmaterialiers Afgivelse til *Bivejes* Istandsættelse og Vedligeholdelse. I § 1 fastsættes, at »Ejeren eller Brugeren af enhver Grund . . . skal være pligtig til at taale, at det til Bivejenes Istandsættelse og Vedligeholdelse fornødne Grus¹⁾ tages, hvor saadant paa hans Jorder findes, dog imod Erstatning efter de for Afgivelse af Grus til Landeveje gældende Regler«. I §'ens 2. Stykke er derhos bestemt:

»Fra Forpligtelse til at afgive Vejmateriale skulle iøvrigt Haver og Lystskove²⁾ være undtagne, hvad enten Spørgsmaal er om Bivejes eller Landevejes Istandsættelse eller Vedligeholdelse«.

I Plakatens følgende §§ gives Bestemmelser for det Tilfælde, at det bliver fornødent at søge Gruset udenfor vedkommende Sogns Grænser. Det hedder herom i § 3 bl. a., at Undersøgelser i saa Henseende (om fornødent) skal udføres af to i Jurisdiktionen udmeldte Mænd³⁾ i Forening med Amtets Vejbetjent eller en anden i Vejvæsenet kyndig Mand, hvorhos tilføjes: »Det skal derhos, naar slig almindelig Undersøgelse efter Vejmateriale finder Sted, være sig i eller udenfor vedkommende Distrikt, stedse iagttages, at de paagældende Grundejere og Brugere samt Kommunalbestyrelserne gives

¹⁾ Om Erhvervelse af andet Materiale (Ler og Sand) gælde lignende Regler, se § 8.

²⁾ Spørgsmaalet om, hvorvidt denne Undtagelses-Bestemmelse kan finde Anvendelse ogsaa paa Fredsskovsarealer, er ved en utrykt Skrivelse af 15. Maj 1893 fra Indenrigsministeriets 2det Departement besvaret benægtende.

³⁾ Udmeldes af Retten, jfr. Justitsministeriets Skrivelse af 24. April 1850 (Ussings Reskriptsamling).

Lejlighed til at kunne være nærværende Til den Ende skal ... Tilvarsling ... ske ...».

Da Loven af 15. Maj 1868 kun henviser til de om Afgivelse af Materiale til *Landevejes* Anlæg og Vedligeholdelse gældende Bestemmelser, er det i hvert Fald meget tvivlsomt, om de sidst omhandlede Bestemmelser, der kun vedrøre Biveje, ere anvendelige med Hensyn til Vedligeholdelse af Jernbaner; derimod maa de mulig med de fornødne Lempelser komme til Anvendelse ved nye Jernbaneanlæg, da Forordningen af 5. Marts 1845 ikke udtrykkelig henviser til de for Landeveje gældende Bestemmelser.

Samtlige Bestemmelser, baade de for Landeveje og de for Biveje gældende, forudsætte, at Gruset m. v. skal tages, hvor det nærmest kan faas i passende Mængde. Dette udelukker dog ikke, at der ved Jernbaneanlæg og til Jernbaners Vedligeholdelse, hvor Forholdene kræve det, kan blive Spørgsmaal om at tage Materialierne fra Lejer, der ere beliggende fjernt fra vedkommende Jernbane, jfr. Skrivelse af 26. Juli 1862¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane, hvori — med Hensyn til Spørgsmaalet om at fordre Gruslejer i Nærheden af Roskilde udlagte til Brug ved Anlæg af Jernbanen mellem København og Helsingør — udtales, at der fra Ministeriets Side intet vides at erindre imod, at de til Anlæggets Udførelse nødvendige Arealer til Grusgravning m. v., uden Hensyn til i hvor stor Afstand disse findes fra Banen, kunne i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845 § 1 udlægges der, hvor Selskabet paaviser, at forsvarligt Materiale paa en bekvem og hensigtssvarende Maade kan erholdes, dog under Iagttagelse af Bestemmelserne i Forordningens § 3 og Plakat af 4. Juni 1845. Paa lignende Maade er det ved en Skrivelse af 5. Marts 1907¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Ejeren af Lystrupgaard anset berettiget til Anlægget af Københavns Personbanegaard at tage Grus fra Lejer i Lystrup og Uvelse i Nordsjælland. Ved

¹⁾ Utrykt.

samme Skrivelse er det hævdet at være hjemlet i Forordningen af 5. Marts 1845, at Erstatningen ved den omhandlede Lejlighed blev fastsat af de i Anledning af det københavnske Anlæg nedsatte Kommissioner, dog saaledes, at der for dette Tilfælde af Frederiksborg Amtsraad valgtes dels to Mænd til at tiltræde den i Henhold til §§ 5 og 9 nedsatte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission vedrørende Arealerhvervelserne til Anlæg af Københavns Personbanegaard m. m., dels tvende Taksatorer (og en Suppleant) til at tiltræde Taksationskommissionen for samme Anlæg. En aldeles tilsvarende Fremgangsmaade blev anvendt ved den foran nævnte i Aaret 1862 stedfundne Ekspropriation af Gruslejer ved Roskilde til Brug ved Anlægget af Jernbanen mellem København og Helsingør.

Naar et tjenligt Grusleje er udfundet, bliver der Spørgsmaal om Taksation af Ulemperne m. v. (Erstatning for selve Materialerne skal jo ikke gives undtagen i enkelte Tilfælde ved nye Jernbaneanlæg, jfr. foran). Denne Taksation foretages ved nye Jernbaneanlæg af de i Forordningen af 5. Marts 1845 §§ 5 og 10 nævnte Kommissioner, jfr. foran, men ved de i Drift værende Jernbaner under Ledelse af en Landinspektør af det sædvanlige, af Retten udmeldte Antal Synsmænd, Plakat af 6. August 1800 § 2. Forsaavidt vedkommende Lodsejer (Bruger) da føler sig brøstholden ved Taksationen, kan han, naar det begæres inden Afhjemlingen, fordre Overtaksation under en Landinspektørs¹⁾ Bestyrelse, jfr. Plakat af 9. April 1804 og Rentekammer Cirkulære af 14. Februar 1835²⁾. Tilvejebringelse af Taksationer og Overtaksationer bør i de ommeldte Tilfælde formentlig ske ved den paagældende Jernbanebestyrelses og ikke ved Vejvæsenets Foranstaltning, se angaaende Afgivelse af Materiale til Vejvæsenet Noten til Cirkulæret af 1835. Angaaende Erstatningen, hvorom der bliver Tale, bemærkes, at der maa gives Erstatning *dels* for de Ulemper for vedkommende Ejendom, som forvoldes ved

¹⁾ Kan formentlig være den samme som den ved Undertaksationen fungerende.

²⁾ USSINGS Reskriptsamling.

Gruskørselen m. v. og derved, at de paagældende Lodder, i hvilke Grusgraven bliver beliggende, blive uheldigere formede og derfor vanskeligere at dyrke o. l., dels for selve den Omstændighed, at der lægges Beslag paa det Areal, hvorfra Grus skal tages. I sidstnævnte Henseende udtales det i Indenrigsministeriets Skrivelse af 11. December 1852¹⁾ med Hensyn til bortfæstede Ejendomme, at »Forholdets Natur medfører, at der, saa længe en Grusgrav benyttes, kun gives Erstatning for det aarlige Afsavn, hvilken i Almindelighed tilkommer Fæsteren, men at, naar der ej længer haves Brug for Grusgraven, og Arealet altsaa tilbagegives, den Forringelse, som Ejendommen har lidt ved Grusgravningen, da vil være at erstatte, og Kapitalen, som herfor skal erlægges, blive at udbetale Ejeren, der da vil have at godtgøre Fæsteren, saa længe Fæstet varer, den aarlige Rente af Kapitalen. Med Hensyn til de til Hovedlandevejsarbejdet afbenyttede Grusgrave følges i saa Henseende den Regel, at Erstatningen ved Taksation enten bestemmes til, hvad der behøves til Grusgravens Sløjfning og Grundforbedring, eller og, naar Arealet anses for aldeles ubrugeligt, beregnes efter dets Værdi som bestandigt Tab«, jfr. hermed Bestemmelsen i Forordningen af 5. Marts 1845 § 14 i Slutningen.

Naar Arealerne, hvorfra Grus er taget, skulle tilbageleveres, maa de, saavidt muligt, jævnes forinden Tilbageleveringen finder Sted²⁾; men det er ikke tilladt at indtage af den omliggende Jord for at bryde Kanterne af Grusgraven, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 3. November 1860³⁾ og de deri omhandlede Erklæringer.

Er Erstatningernes Størrelse i de foran omhandlede Tilfælde fastsat ved Taksation (eventuelt Overtaksation), maa Erstatningsspørgsmaalene herved anses for endeligt afgjorte, jfr. Ministeriets nysnævnte Skrivelse af 3. November 1860.

De foran omhandlede Lovbestemmelser give kun Hjemmel

¹⁾ Ussings Reskriptsamling.

²⁾ Se de ældre Bestemmelser i § 62 i Frdg. af 13. Decbr. 1793.

³⁾ Ussings Reskriptsamling.

for Erhvervelse af Vejmateriale (Grus m. v.) og ikke for Erhvervelse af selve de Arealer, hvorfra Materialet skal tages. I Praksis anvendes Bestemmelserne dog saaledes, at der — almindeligvis for en længere Aarrække — lægges Beslag paa et bestemt Areal, hvorfra Materialet fra Tid til anden tages, og denne Praksis finder Støtte i Udtrykkene i § 1, 2. Stykke i Loven af 15. Maj 1868: »Grusgrave, som ere udlagte til« og: »de til Jernbaners Vedligeholdelse udlagte Grusgrave«. Ofte anbefaler det sig at erhverve selve det paagældende Areal *ved Køb*, og en saadan Fremgangsmaade anvendes derfor ogsaa hyppigt ved Jernbaner. Herved opnaas en friere Dispositionsret over Arealet og de deri værende Materialier og en større Frihed i Valget af det Areal, man vil benytte. Man behøver saaledes ikke at holde sig til de nærmeste anvendelige Lejer af Materialier eller at indskrænke sig til at lægge Beslag paa det mindst mulige Areal. Det maa derhos erindres, at der ifølge § 3 i Forordningen af 5. Marts 1845 i visse Tilfælde skal gives Betaling for selve Vejmaterialierne, samt at Loven af 15. Maj 1868 § 1 bestemmer, at Jernbanernes Ejere ikke kunne tage *Sten* fra Grusgravene uden at give fuld Erstatning, men noget brugbart Kriterium for, hvad der er Sten, og hvad der er Grus, foreligger ikke. I saa Henseende udtales det i Ministeriets Skrivelse af 17. November 1906¹⁾ til Amtmanden over Maribo Amt, at der ikke findes nogen Regel for, indtil hvilken Størrelse Sten vil kunne borttages fra de til Afgivelse af Vejmateriale til Sogneveje udlagte Grusgrave i Forbindelse med det udgravede Grus, og at Ministeriet savner Hjemmel til at fastsætte nærmere Bestemmelser i saa Henseende. Praktiske Vanskeligheder opstaa derfor let med Hensyn hertil. Endelig har Erfaringen vist, at det endog kan være billigere at købe Grusgravsarealerne end at lægge Beslag paa dem i Overensstemmelse med Forordningen af 1845 eller Loven af 1868 samt Vejlovgivningens Bestemmelser. I saa Henseende kan henvises dels til den i Indenrigsmini-

¹⁾ Utrykt.

steriets foran nævnte Skrivelse af 3. November 1860 omhandlede Sag, dels til den nedenfor nævnte, i Aarene 1894—1897 mod Ministeriet verserende Retssag vedrørende en Grusgrav i Thorsmark.

Erhvervelse af Grusgravsarealer til Ejendom kan imidlertid formentlig kun ske ifølge frivillig Overenskomst og ikke ved Ekspropriation. For Vejvæsenets Vedkommende er dette forudsat i Indenrigsministeriets førnævnte Skrivelse af 11. December 1852, og hvad Jernbanerne angaar, ses heller ikke at foreligge Hjemmel for Ekspropriation. De i Forordningen af 5. Marts 1845, Lov Nr. 57 af 12. April 1889 og Lov Nr. 166 af 18. December 1897 bestemt angivne Anlæg, til hvilke Grundafstaaelse for bestandigt kan fordres, synes ikke at kunne omfatte Grusgravsarealer, og om en i denne Retning gaaende udvidende Fortolkning af Bestemmelserne kan der formentlig ikke være Tale allerede af den Grund, at der findes selvstændige Lovregler om Erhvervelse af Ballast til Banernes Anlæg og Vedligeholdelse. For Statsbanernes Vedkommende har man dog enkelte Gange eksproprieret Grusgravsarealer i Medfør af Loven af 12. April 1889, og om Lovmæssigheden af en saadan Ekspropriation drejede den foran nævnte Retssag vedrørende Thorsmark Grusgrav sig. Sagen blev dog ikke paakendt, men afsluttedes med et Forlig i Medfør af Indenrigsministeriets Skrivelse af 22. Maj 1897¹⁾ til den konst. Kammeradvokat.

j. Udarbejdelsen af Erstatningsberegningerne m. m.

Naar Erstatningerne til Lodsejerne og andre ere fastsatte, dels ved Ekspropriationskommissionens Mægling, dels efter Taksationskommissionens Vurdering i Henhold til de foran omhandlede Regler, skal den ledende Landinspektør — efter forudgaaet speciel Opmaaling af samtlige til Anlægget indtagne eller som Følge af samme beskadigede Arealer — forfatte en detailleret Beregning over den Godtgørelse, enhver

¹⁾ Utrykt.

Grundejer i Henhold til de afholdte Forretninger og de ved disse førte Protokoller har Krav paa. I disse Erstatningsberegninger opføres de Skadelidte ved Navn byvis, og Godtgørelsen henføres under de forskellige Poster i Overensstemmelse med Forordningens Erstatningsbestemmelser, jfr. Forordningens § 15. Som Tillæg til den foran Side 219 nævnte, som Bilag 17 nedenfor aftrykte Instruks for Landinspektøren er af Indenrigsministeriet — foruden et Prøvekort — til Vejledning udfærdiget et Udkast til en Erstatningsberegning med tilhørende Bemærkninger¹⁾.

Erstatningsberegningerne tilstilles Kommissarius, som ifølge Forordningens § 15 skal forelægge dem for Ekspropriationskommissionen til Erklæring. Forinden denne afgives, er det Skik, at der af Kommissionen udvælges en Mand til at foretage en Revision af Beregningerne. Nærmere Bestemmelser for Revisors Virksomhed ere meddelte af Indenrigsministeriet i Skrivelse af 1. December 1863, hvoraf Aftryk findes nedenfor som **Bilag 19**, og i den som **Bilag 20** ligeledes nedenfor aftrykte Skrivelse af 22. Januar 1867 til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland samt ved de endvidere som **Bilag 21—22** med et Underbilag aftrykte Skrivelser af 27. Juni og 31. December 1891 til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner. I Henhold hertil paahviler det Revisorerne dels at foretage en egentlig Talrevision af selve Erstatningsberegningerne og eventuelt af Renteberegningen, dels at undersøge, hvorvidt de ved de afholdte Forretninger tagne Bestemmelser, der kunne influere paa Erstatningsberegningen — saasom angaaende de Arealer, som skulle afgives til Banen, Stationer, Banevogterhuse eller nye Veje, samt angaaende Magelæg og Overtagelse af aflagte Vejstykker o. desl. — ere tagne til Følge af Landinspektøren og inddragne i hans Beregning, samt om de ved Ekspropriationen og Taksationen postvis fastsatte Erstatninger ere rigtig anførte i Beregningen. End-

¹⁾ Disse Dokumenter ere trykte, og Eksemplarer af dem kunne paa Begæring fra vedkommende faas udleverede i Ministeriet for offentlige Arbejder.

videre skal han specielt have Opmærksomheden henvendt paa, hvorvidt der ved de afholdte Besigtigelses-, Ekspropriations- og Taksationsforretninger er truffet Bestemmelser af en saadan Natur, at de behøve at sikres ved Tinglæsning — saasom om vedvarende Servituter paa tilstødende Grunde o. desl. —, hvorhos han skal udarbejde en Fortegnelse over de paagældende Bestemmelser til Brug ved Tinglæsningen og gennem Kommissarius tilstille Ministeriet samme, jfr. nærmere, hvad der er udtalt foran Side 165.

• Naar Ekspropriationskommissionen, efter at Erstatningsberegningerne ere blevne reviderede og befundne rigtige, eller Fejlene ere berigtigede, intet finder at erindre mod Beregningerne, skal Kommissarius snarest muligt meddele samtlige Vedkommende Underretning om den dem tilkommende Godtgørelse og paase, at Beløbene — samt, forsaavidt de for bestandigt afgivne Jorder vedkommer, 4 pCt. Rente af de respektive Summer fra den Dag at regne, da Grundstykkerne ere stillede til Koncessionshavernes Disposition, — udbetales de paagældende senest inden 4 Ugers Forløb. Forsaavidt Beløbene tilfalde Lehns-, Stamhus- og Fideicommiss-Besiddere eller med Jorder beneficerede Embedsmænd, skal Kommissarius derom gøre Indberetning til vedkommende Ministerium, som tager Bestemmelse om, hvorledes der skal forholdes med de paagældende Summer, se § 15 i. f. I Forordningen udtales intet direkte om Afholdelse af noget Møde med Grundejerne m. fl. vedrørende Udbetalingen af Erstatningerne; men i Praksis har det stedse været Skik at berigtige de paagældende Forhold derved, at Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen afholder saakaldte Regnskabsmøder med de Erstatningsberettigede, jfr. den som **Bilag 23** nedenfor aftrykte Skrivelse af 23. December 1891 fra Indenrigsministeriets 2det til 1ste Departement. Angaaende Tidspunktet for Afholdelse af de paagældende Møder og for Udbetalingen af Erstatningerne kan henvises til den foran Side 218 anførte Skrivelse af 22. Maj 1896 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved Svendborg—Nyborg Banen (Bilag 16).

Den ved Forordningens § 15 foreskrevne Underretning til Lodsejere og Brugere m. fl. sker paa samme Maade som den foran Side 200 nævnte Meddelelse, nemlig derved, at Kommissarius til de paagældende Kommunalbestyrelser udsender det fornødne Antal Bekendtgørelser om Forelæggelse af Erstatningsberegningerne til nærmere angivne Tider og paa ligeledes angivne Steder med Anmodning om, at Bekendtgørelserne ved Læsning ved Kirkestævne maa blive bragt til almindelig Kundskab og Eksemplar af samme saa vidt muligt tilstillet alle vedkommende. I Henhold til den som **Bilag 24** nedenfor aftrykte Skrivelse af 24. April 1894 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarierne medfølger hver enkelt Indkaldelse en paa Grundlag af Erstatningsregnskabet affattet Fortegnelse over de i samme opførte Ejendomme med Opgivelse af Størrelsen af de afstaaede Arealer, Ejernes Navne og de tilstaaede Erstatningsbeløb. Denne Fortegnelse indrykkes derhos een Gang i Statstidende. Bekendtgørelsen og Fortegnelsen tjener tillige til Efterretning for Pantekreditorer og andre Ejere af begrænsede Rettigheder i vedkommende Ejendomme. Naar saadanne ikke have givet Møde samt fremsat og dokumenteret deres Krav senest ved de ved Bekendtgørelsen berammede Regnskabsmøder, udbetales den fulde Godtgørelse til Ejerne, uden at det paalægges dem at fremskaffe Panteattest eller Samtykke fra Panthavere eller andre, jfr. Kancelliskrivelse af 15. Januar 1846¹⁾, hvorefter det ikke anses fornødent af Grundejerne at kræve Panteattest og eventuelt Samtykke fra Panthavere til Udbetaling af Erstatninger, idet der kun tages Hensyn til de Panthaveres Tarv, som have meldt sig efter de udstedte Bekendtgørelser om Ekspropriationen m. v. Ved Skrivelser af 22. Juli 1898 fra Indenrigsministeriet til Kommissarierne, hvoraf Aftryk findes nedenfor som **Bilag 25**, er det derhos paalagt disse i de foran omhandlede Bekendtgørelser om (Indvarslinger til) Regnskabsmøderne at optage en Bemærkning om, at der ved

¹⁾ Ny Kollegial-Tidende 1846, S. 351.

Erstatningsbeløbenes Udbetaling kun vil kunne tages Hensyn til de Panthavere, der enten forud for Regnskabsmødet behørig have bevisliggjort, eller som paa selve Regnskabsmødet behørig bevisliggøre deres Krav og paa Opfordring erklære sig om Ordningen af deres Mellemværende med Pantedebeitor. Angaaende den retslige Stilling, som i den omhandlede Henseende indtages af Pantekreditorer og andre Ejere af tinglige Rettigheder, henvises iøvrigt til, hvad der er bemærket foran Side 167—68.

For Indvarslingerne til Regnskabsmødet er ikke fastsat nogen bestemt Frist, men i Praksis gives der ved Indvarslingen 14 Dages Varsel. Ved Mødet overleveres der hver enkelt af Lodsejerne (Brugerne, Panthaverne og andre) et Legitimationsbevis, hvori er opført Erstatningsbeløbets Størrelse, hvilket præsenteres overfor den offentlige Kasse (Bank), af hvilken Udbetalingen foretages. Ved Udbetalingen udstedes af Modtageren en almindelig Kvittering; men ifølge Praksis bliver det ved selve Regnskabsmødet i Reglen samtidig med Udliveringen af Legitimationen krævet, at de paagældende til Ekspropriationskommissionens Protokol afgive en uforbeholden Erklæring om ved Udbetalingen af det dem tillagte Beløb at være fuldt fyldestgjorte for al Tab og Skade ved Jernbaneanlægget. Denne Fremgangsmaade, der er praktisk, men hvis Berettigelse synes ret tvivlsom, er godkendt ved Skrivelse af 1. Juni 1888¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland, hvori udtaltes, at Ministeriet i et Tilfælde, hvor en Lodsejer kun vilde udstede Erklæring om at være fyldestgjort for alt, hvad der var tilkendt ham ved den afholdte Ekspropriation, maatte nære Betænkelighed ved under de foreliggende Omstændigheder at give Koncessionshaveren Paalæg om at udbetale det ved Taksation tilkendte Beløb mod den saaledes tilbudte Kvittering, hvorimod Lodsejeren maatte henvises til i Mangel af mindelig Overenskomst med Koncessionshaveren at søge Spørgsmaalet

¹⁾ Utrykt.

om dennes Berettigelse til at betinge Udbetalingen af den af ham forlangte Erklærings Udstedelse afgjort ved Domstolene. Her kan dog anføres, at det ved en Hof- og Stadsrets Dom af 26. Juni 1865¹⁾ er statueret, at der ikke var en saadan Forbindelse mellem de forskellige Erstatningsbeløb, som i Anledning af en Ekspropriation til et Jernbaneanlæg vare tilkendte en Grundejer, at Koncessionshaveren skulde kunne kræve, at Beløbene kun kom til Udbetaling som en Helhed, idet Koncessionshaveren dømtes til at udbetale Grundejeren, hvad der tilkom denne for Arealafstaaelse, uagtet han vægrede sig ved at modtage en ham tilkendt Erstatning for Ret til, at en Markvej over hans Jord benyttedes som Adgang til et Banevogterhus, og saaledes ikke vilde godkende Retmæssigheden af en saadan Benyttelse.

Som det vil ses, giver Bestemmelsen i § 15 i Forordningen af 5. Marts 1845 ikke Hjemmel for, at der fra Lodsejernes og andres Side kan fremsættes Krav om Udbetaling af Erstatning, før end Erstatningsberegningen efter stedfunden nøjagtig Opmaaling er udarbejdet og revideret, jfr. hermed — foruden den foran Side 261 nævnte Skrivelse af 22. Maj 1896 fra Ministeriet for offentlige Arbejder — ogsaa Kancelliskrivelse af 3. Marts 1846²⁾, samt Skrivelse af 4. Marts 1876³⁾ fra Indenrigsministeriet til Folketingets Finansudvalg, hvori som Aarsager til, at Udbetaling ikke kan ske tidligere, anføres, at Erstatningerne for Grundafstaaelse jo skulle fastsættes pr. Td. Land, hvorfor fuldstændig Opmaaling forud maa have funden Sted, og at Erstatninger, navnlig for midlertidigt Tab og Skade, kunne paaløbe, lige indtil Banen aabnes for Færdselen; der henvises ogsaa til, at Forordningens Mening i saa Henseende ogsaa fremgaar deraf, at der er givet Bestemmelse om Forrentning af Erstatningsbeløbene med 4 pCt. indtil Udbetalingsdagen. Da der saaledes kan hengaa længere Tid, inden endelig Opgørelse kan finde Sted, har

¹⁾ Juridisk Ugeskrift 1865, S. 551.

²⁾ USSINGS Reskriptsamling.

³⁾ Rigsdagstidende for 1875—76, Tillæg B. Sp. 791—94.

det været Praxis — saa vidt muligt — efter derom fremsat Begæring fra Lodsejernes (eller andres) Side paa tidligere Tidspunkter at udbetale dem saadanne Forskud paa Erstatningen, som med Sikkerhed kan forventes at ville tilkomme dem, altsaa dels Ulempegodtgørelse, dels et passende Beløb af Erstatningen for den afstaaede Jord. Naar i saadanne Tilfælde Forskud begæres af en Lodsejer, stilles der dog Krav om, at der produceres Panteattest¹⁾ og eventuelt Samtykke fra Panthavere eller andre til Udbetalingen. Saadanne Bevisligheder maa efter Omstændighederne ogsaa kunne kræves ved det endelige Regnskabsmøde til Dokumentation for, hvem der er Ejer ell. lign.; men almindeligvis vil saadant i dette sidste Tilfælde være overflødig, da de Panthavere, som ikke give Møde forinden eller ved de paa lovlig Maade tillyste Regnskabsmøder, hvori Erstatningsberegningerne fremlægges, intet Retskrav have paa, at der skal tages Hensyn til dem ved Udbetalingen af Godtgørelsessummerne, se i det hele den fornævnte Skrivelse af 4. Marts 1876 til Folketingets Finansudvalg samt de Side 261—62 nævnte Skrivelser.

Under Hensyn til, at den foran beskrevne Fremgangsmaade medførte den Ulempe, at der i Reglen maatte hengaa forholdsvis lang Tid mellem Ekspropriationernes Foretagelse og Erstatningsbeløbenes Udbetaling til de erstatningsberettigede, er der i nyere Tid af Ministeriet til Supplering af Bestemmelserne i § 15 i Forordningen af 5. Marts 1845 fastsat nye almindelige Bestemmelser om Erstatningsbeløbenes Udbetaling. Disse Bestemmelser ere fastsatte ved den som **Bilag 26** nedenfor aftrykte Skrivelse af 28. Februar 1899 fra Indenrigsministeriet til Kommissarierne, hvori udtales, at den hidtil fulgte Fremgangsmaade ved Udbetaling af Erstatninger i Anledning af Ekspropriationer til Jernbaneanlæg fremtidig skal ændres derhen, at der snarest muligt efter Ekspropriationen og den dermed i Forbindelse staaende Taksation foretages en

¹⁾ Ifølge en utrykt Skrivelse af 10. December 1910 fra Ministeriet for offentlige Arbejder maa Lodsejerne selv udrede Gebyret for Panteattesterne.

foreløbig Opgørelse over den hver enkelt Skadelidende tilkommende Erstatning. Paa Grundlag af denne Opgørelse — til hvis Udarbejdelse der fra det paagældende Jernbaneanlægs Side skal tilstilles den ledende Landinspektør en af Anlægget udfærdiget revideret Ekspropriationsfortegnelse — kan der derefter, forsaavidt den kgl. Kommissarius i det foreliggende Tilfælde der til finder Anledning, efter forudgaaet Indkaldelse af alle Vedkommende, derunder Pantekreditorer, samt iøvrigt under de samme Former, som ere foreskrevne ved det endelige Regnskabsmøde, finde en Udbetaling Sted til de Erstatningsberettigede, saaledes at Erstatning for Ulemper m. m., der er fastsat til et bestemt Beløb, fuldtud udbetales, medens der af den anslaede Erstatning for Afstaaelse af Areal, for hvis Vedkommende en nøjagtig Opmaaling endnu ikke har kunnet finde Sted, kan udbetales indtil 75 pCt. efter Kommissarii nærmere Bestemmelse og med Reservation af Udbetaling af det Restbeløb, der efter Arealets nøjagtige Opmaaling endnu maatte tilkomme Vedkommende.

Med Hensyn til Indvarsling til og Afholdelse af de ved den anførte Bestemmelse indførte »foreløbige Regnskabsmøder« samt om Anvisning af Beløbene ved disse anvendes i enhver Henseende den samme Fremgangsmaade som ved de foran omhandlede »endelige Regnskabsmøder«.

Medens Lodsejerne som nævnt ikke kunne kræve nogen Udbetaling for end ved Regnskabsmøderne, maa de paa den anden Side i Almindelighed kunne kræve fuldstændig Betaling ved det endelige Regnskabsmøde. Dog synes der intet at kunne være til Hinder for, at Udbetalingsterminen sættes endnu senere for Beløb, der skulle ydes i Anledning af Afstaaelse af Arealer, som Lodsejeren midlertidig beholder. I saadanne Tilfælde er det da ogsaa almindeligt, at det bestemmes, at Erstatningen først kommer til Udbetaling, naar vedkommende Areal afgives af Lodsejeren; men Ministeriet har dog i et Tilfælde, i hvilket en Lodsejer klagede over en saadan Ordning med Hensyn til et Areal, som til sin Tid skulde afgives til Statsbanerne, samtykket i, at det paagældende

Beløb straks kom til Udbetaling, imod at vedkommende Areal samtidig med Udbetalingen stilledes til Statsbanernes Disposition, jfr. Ministeriets foran Side 203 anførte Skrivelse af 30. Oktober 1914 til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner i Jylland.

Som ovenfor bemærket, have de Erstatningsberettigede ifølge Forordningens § 15 Krav paa 4 pCt. (aarlig) Rente af Erstatningsbeløbene fra den Dag at regne, da Grundstykkerne ere stillede til Bevillingshavernes Disposition, indtil Udbetalingsdagen. Forordningen taler kun om Renter af Erstatningen for de for bestandigt afgivne Jorder; men ifølge Kancelliskrivelse af 3. Marts 1846¹⁾ skal der ogsaa beregnes Rente af Erstatning for Tab (Ulempe), som staar i Forbindelse med Jordernes endelige Afgivelse, f. Eks. for Afgrødetab, hvorimod der ikke beregnes Rente af Erstatning for de temporære Beskadigelser, f. Eks. for Sideafgravning paa et Areal.

De paagældende have Krav paa Rente, men ikke paa Rentes Rente, se Skrivelse af 25. August 1857²⁾ fra Indenrigsministeriet til Københavns Magistrat.

Forrentning af Erstatningssummerne kan kræves indtil Udbetalingsdagen incl., se Instruksen for Landinspektøren, Bilag 17, § 6; men, forsaavidt de paagældende vægre sig ved at modtage og kvittere for Erstatningsbeløbene, haves ikke Krav paa, at disse udsættes til yderligere Forrentning, jfr. Skrivelse af 13. September 1900²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved Kolding—Egtved Jernbane, hvori bl. a. udtales, at der ikke vil kunne fordres Forrentning af Erstatningen for afstaaede Arealer efter det Tidspunkt, da Beløbet efter lovlig afholdt Regnskabsmøde mod Afgivelse af behørig Kvittering har staaet til vedkommende Lodsejers Disposition.

De her omhandlede Erstatningsbeløb udredes i Almindelighed direkte af Bevillingshaverne, selv om der til Anlæg af ved-

¹⁾ Ussings Reskriptsamling.

²⁾ Utrykt.

kommende Privatbane ydes Statsbidrag. Det er imidlertid almindeligt, at der i Koncessionerne optages en Bestemmelse om, at det af Ministeren kan forlanges, at Udbetalingen af Erstatninger til de skadelidende saavel som af Diæter og Befordringsudgifter til Medlemmer af Besigtigelses- og Ekspropriations- samt Taksationskommissioner m. v. skal ske gennem Statskassen, og der gives for det Tilfælde, at saadant Forlangende stilles, nærmere Bestemmelser om Ordningen i saa Henseende, jfr. § 3, 2. Stykke og § 13 i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted. Disse Bestemmelser i Koncessionerne — hvis Hensigt øjensynlig er at yde de private Grundejere, som afstaa Jord til Baneanlægget, Beskyttelse overfor Koncessionshavere, som vise sig mindre paalidelige — ses dog ingensinde at være bragte direkte til Anvendelse, idet et Forlangende i saa Henseende fra Ministeriets Side vistnok aldrig har foreligget. Ej heller ses Udgifter til Diæter og Befordringsgodtgørelse til Kommissionsmedlemmer eller andre Ekspropriationsomkostninger vedrørende en Privatbane nogensinde at være blevne udredede gennem Statskassen. Derimod ere Udbetalingerne af Erstatningerne til de skadelidende ved et Privatbaneanlæg i et enkelt Tilfælde, nemlig ved Anlægget af Viborg—Aalestrup-banen — ikke efter Ministeriets Forlangende, men ifølge derom udtalt Ønske fra Koncessionshaverne — foregaaede gennem Statskassen og førte til Udgift for en Omsætningskonto, paa hvilken Koncessionshaverne efterhaanden indbetalte de fornødne Beløb til Dækning af den Part af Erstatningerne, som skulde afholdes af dem selv, medens Statens Anpart ligeledes successive overførtes til Indtægt for Omsætningskontoen fra vedkommende Konto paa Indenrigsministeriets Budget, hvorunder Statsbidraget var bevilget, jfr. Skrivelse af 23. November 1891¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland.

¹⁾ Utrykt.

g. Afgang i Hartkorn m. m.; Berigtigelse i Matrikulen.

Ifølge § 16 i Forordningen af 5. Marts 1845 skal der for de Jorder, som for bestandig indtages til Jernbaneanlæg, finde en tilsvarende Nedsættelse Sted i de paagældende Ejendommens Hartkorn (og Gammelskat¹⁾). Det er derfor paalagt den ved Jernbaneanlægget ledende Landinspektør at udarbejde en Beregning, hvorved de indtagne Grundstykker ansættes til Hartkorn. Beregningerne indsendes gennem Kommissarius til Ministeriet for offentlige Arbejder, og efter at de derpaa ere prøvede i Landbrugsministeriet, føres det for de til Jernbanen indtagne Jorder saaledes beregnede Hartkorn til Afgang i Matrikulen. Paa samme Maade førtes tidligere Gammelskatten til Afgang, men noget tilsvarende sker ikke med Hensyn til Ejendomsskylden, jfr. nærmere nedenfor.

En tilsvarende Afkortning skal derimod ikke finde Sted i Tiendevederlag, som efter fast Bestemmelse bliver at udrede af en Ejendom, hvorfra Jord er tagen, ejheller i andre Ejendommene paahvilende Byrder, være sig Arvefæsteafgifter, Afgifter efter Forordningen af 18. Oktober 1811, eller hvad dermed kan sættes i Klasse, hvorimod der ved Erstatningens Bestemmelse skal tages fornødent Hensyn til de Byrder, der efter Arealafstaaelserne fremdeles komme til at hvile paa Ejendommene. Dog ere Ejerne af Tiendevederlaget saavel som af andre af Afgifterne berettigede til, naar de fremsætte udtrykkelig Paastand i saa Henseende, at faa Afgifterne erstattede med en Kapital, svarende til deres Værdi efter Takstation, beregnet til en Rente af 4 pCt., hvilken Kapital da afaar i den Ejeren af de afstaaede Grundstykker tilkommende Erstatning. Angaar Spørgsmaalet Afløsning af Afgifter, der tilkomme Lehus-, Stamhus- eller Fideicommiss-Besiddere eller en

¹⁾ Gammelskatten er bortfalden i Henhold til § 1 i Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903.

med Jorder beneficeret Embedsmand, bliver Bestemmelse i den omhandlede Henseende at træffe af vedkommende Ministerium.

Paragraffens Bestemmelse om, at Ejerne af de Ejendomme, hvorfra Arealer tages til et Jernbaneanlæg, skulle have en tilsvarende Nedsættelse i de Ejendommene paa hvilende Skatter, er hensigtsmæssig og naturlig. Bestemmelsen om, at Hartkorns- (og Gammel)skat skal føres til Afgang for de til Jernbanen indtagne Arealer, er en Følge af den Skattelettelse, som i Almindelighed tilstaaes Jernbaner, jfr. herom nærmere nedenfor under 2. Efter Motiverne til Forordningen¹⁾ synes der kun at have været tænkt paa kongelige Skatter og Afgifter, Forordningens Udtryk »Hartkorn« er imidlertid saa almindeligt, at det omfatter enhver Afgift, som lignes efter Hartkorn, ogsaa Afgifter til vedkommende Kommune. At derfor ogsaa saadanne Afgifter ville være at føre til Afgang, er ved forskellige Lejligheder fastslaaet fra Ministeriets Side, jfr. saaledes en Skrivelse af 28. Februar 1874²⁾ fra Indenrigsministeriets 2det Departement til 1ste Departement, samt Skrivelse af 1. April 1891³⁾ fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Sorø Amt³⁾.

De paagældende Skatter bortfalde kun, forsaavidt angaar de til selve Jernbaneanlægene, derunder Stationer og Holdepladser m. v., anvendte Arealer, men ikke for Arealer, som ere erhvervede ved frivilligt Køb og ikke anvendes til selve Jernbanen, eller som ere overdragne Jernbaner i Henhold til § 13 i Forordningen af 5. Marts 1845, jfr. Skrivelse af 26. September 1846⁴⁾ fra Rentekammeret til Kommissarius ved Roskildebanen samt Skrivelse af 22. April 1873⁴⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner. I den førstnævnte Skrivelse fra Rente-

1) Viborg Stændertidende for 1844, Sp. 531.

2) Utrykt.

3) »At, da Hartkornet ifølge Forordningen af 5. Marts 1845 § 16 bortfalder for de Grundstykker, der indtages til Jernbaneanlæg, maa de Kommuneafgifter, som lignes paa Hartkornet, ogsaa bortfalde for de indtagne Grundstykkers Hartkorn fra den nærmest efter Ekspropriationen følgende Skattetermin at regne«.

4) Utrykt.

kammeret er tillige udtalt, at Hartkorn og Gammelskat skal føres til Afgang for Arealer, som indtages til Stationsveje, Parallelveje samt Op- og Nedkørselsramper til saadanne, forsaavidt det ikke ved Ekspropriationsforhandlingerne er vedtaget, at Lodsejerne skulle vedblive at svare Skatter og Afgifter af de indtagne Arealer eller af Arealer, som overlades dem i Stedet for disse. I samme Skrivelse udtales endvidere, at Arealer som de i Forordningens § 13 omhandlede af den ledende Landinspektør bør ansættes til særskilt Hartkorn og Gammelskat, som føres til Afgang i de Ejendommers Hartkorn og Gammelskat, hvorfra de ere adskilte. Det skal dog med Hensyn hertil bemærkes, at det undertiden af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen vedtages, at saadanne Arealer under Hensyn til deres ringe Størrelse inddrages under Banen. Iøvrigt er Forholdet nu det, at Parallelveje for enkelte Lodsejere og Ramper m. v. ikke inddrages under Jernbanen, men forblive ved de paagældende Ejendomme, jfr. Instruksen for Landinspektøren, Bilag 17 § 5 d.

Da der altid nødvendigvis vil hengaa længere Tid mellem Ekspropriationen og Berigtigelsen af Afgangen i Hartkorn m. m., ville de paagældende Grundejere ofte i nogen Tid efter Ekspropriationen komme til vedblivende at udrede Skat af de eksproprierede Arealer, men de have da Krav paa at faa Beløbene refunderede, naar Berigtigelsen af Afgangen har fundet Sted, jfr. Skrivelse af 13. Januar 1899¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Nørre Sundby—Fjerritslev Jernbane samt Skrivelse af 1. November 1902¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Amtmanden over Holbæk Amt.

I Henhold til Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903, § 5 b, jfr. Lov Nr. 85 af s. D., § 24 b, ere Jernbanearealer undtagne fra Paaligning af Ejendomsskyld. Som Følge heraf maa der, naar der fra en Ejendom eksproprieres Jord til en Jernbane, foretages en Omvurdering til Ejendomsskyld af den tilbageblevne Ejendom, jfr. Cirkulære af 20. Juni 1906²⁾ fra Skatte-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Ministerial-Tid. A. for 1906, S. 237—38.

departementet. Til Brug ved disse Omvurderinger er det ved den som **Bilag 27** med Underbilag nedenfor aftrykte Skrivelse af 15. November 1909 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarierne ved Jernbaneanlæg paalagt disse at foranledige, at der, naar der er afholdt foreløbigt Regnskabsmøde (se foran Side 265—66) vedrørende et Jernbaneanlæg, af den ledende Landinspektør ved Anlægget tilvejebringes de fornødne Oplysninger vedrørende de stedfundne Ekspropriationer, hvilke Oplysninger derefter af vedkommende Kommissarius tilstilles Skattedepartementet.

Naar Arealer, for hvilke i Henhold til det anførte Hartkornet er ført til Afgang i Matrikulen, atter afhændes af Jernbanen, blive de paany at ansætte til Hartkorn (Ejendoms-skyld). Under Hensyn hertil er det ved Cirkulære af 23. December 1867¹⁾ fra Justitsministeriet til Amtmændene paalagt Retsbetjentene, naar Skøder eller Lejekontrakter vedrørende saadanne Grundstykker fremkomme til Tinglæsning at gøre Indberetning til Skattedepartementet (Generaldirektoratet for Skattevæsenet), for at Skyldsætning kan finde Sted. Lignende Skyldsætning maa ske, naar Jernbancarealer uden at sælges ophøre at anvendes i Jernbaneøjemed, f. Eks. paa Grund af Forlægning af en Banestrækning eller Station. Skyldsætningen vil kunne ske i Overensstemmelse med de paa Arealerne tidligere ansatte Matrikulstakster, med mindre det skønnes, at der herved vil fremkomme Misforhold mellem Skat og Skatteevne, i hvilket Tilfælde Arealerne bør takseres paany, jfr. den som **Bilag 28** nedenfor aftrykte Skrivelse af 11. Juni 1892 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Statsbaner.

Hvad angaar Tiendevederlag og de øvrige i § 16, 2. Stykke nævnte Afgifter, er Forholdet det, at disse ifølge den anførte Bestemmelse ikke fordeles mellem de Jordarealer, som ere afstaaede til et Jernbaneanlæg, og de afgiftspligtige Ejendomme, hvorfra Arealerne ere tagne; men enten forbliver

¹⁾ Dep. Tid. for 1867, S. 1280.

den hele Afgift hvilende paa Ejendommene, eller ogsaa udbetales, efter Paastand af Afgiftsejeren, til denne Kapitalværdien af Afgiften, beregnet til en Rente af 4 pCt. Denne sidste Bestemmelse maa formentlig forstaaes saaledes, at Afgiftsværdien deles, og at den Kapital, som svarer til Afgiften for det til Jernbaneanlægget afstaaede Grundstykke, udbetales til Afgiftsejeren.

Dersom en Ejendom i sin Helhed eksproprieres, vil Kapitalværdien af de paa samme hvilende Afgifter af her omhandlede Art (Tiendevederlaget m. m.) være at udbetale til Afgiftsejeren og at fradrage i den Grundejeren tillagte Erstatning, jfr. den som **Bilag 29** nedenfor aftrykte Skrivelse af 27. Juni 1872 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland.

Medens der ifølge det foran udtalte i Almindelighed ikke vil kunne komme til vedblivende at paahvile Jernbaneanrealer Tiendevederlag eller andre Afgifter af de ommeldte Arter, kan dette dog i enkelte Tilfælde i Kraft af særlig Overenskomst blive Tilfældet, i hvert Fald hvor et Areal erhverves af en Jernbane ved frivilligt Køb eller i Henhold til § 13 i Forordningen af 5. Marts 1845, jfr. med Hensyn hertil den som **Bilag 30** nedenfor aftrykte Skrivelse af 30. November 1894 fra Indenrigsministeriet (Matrikuskontoret) til Ministeriet for offentlige Arbejder. Saadanne Jernbaner tilhørende Arealer, af hvilke der har været svaret Tiende, ville ofte være matrikulerede som ikke anvendte i egentligt Jernbaneøjemed. Af disse matrikulerede Arealer vil den paagældende Jernbane i Medfør af Lov Nr. 100 af 15. Maj 1903, § 2, have at udrede sædvanlig Andel af Tiendeafløsningssummerne, jfr. den som **Bilag 31** nedenfor aftrykte Skrivelse af 6. August 1908 fra Landbrugsministeriet til Ministeriet for offentlige Arbejder. Vedrørende Afløsning af Tiende, der hviler paa Ejendomme, som efter fornævnte Lovs Ikrafttræden eksproprieres til Jernbaneanlæg, er der efter Brevveksling mellem Tiendebanken og Ministeriet for offentlige Arbejder truffet den Ordning, at Jernbanekommissarierne, naar Ekspropriation af tiendepligtig

Jord har funden Sted, snarest muligt tilstiller Tiendebanken fornøden Underretning i saa Henseende, hvorefter Banken selv fremskaffer og tilstiller Kommissarierne Oplysning om de Ejendommene paahvilende Tiender og om Størrelsen af den Sum, der skal indeholdes i Grundejerens Erstatning til Tiendens Afløsning. Angaaende hvorledes der forholdes med Hensyn til Tiende, som hviler paa Arealer, der eksproprieres til mindre Udvidelser eller Forandringer af Jernbaner, henvises til den som **Bilag 32** med Underbilag nedenfor aftrykte Skrivelse af 6. Oktober 1897 fra Indenrigsministeriet til Generaldirektoratet for Statsbanedriften, hvoraf fremgaar, at man i disse Tilfælde anvender samme Fremgangsmaade som ved Ekspropriation til de oprindelige Jernbaneanlæg.

Med Hensyn til Afgifterne efter Forordningen af 18. Oktober 1811 kan spørges, dels om det Ejerskifte, som sker ved en Jernbaneanekspropriation, kan medføre den samme Forhøjelse af den aarlige Afgift som et frivilligt Ejerskifte, dels om der ved Ekspropriationen som ved andet Ejerskifte skal betales Rekognition. Det første Spørgsmaal er ved Indenrigsministeriets som **Bilag 33** nedenfor aftrykte Skrivelse af 5. Januar 1874 til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland besvaret benægtende. Derimod er det ved den som **Bilag 34** ligeledes aftrykte Skrivelse af 10. Maj 1883 fra samme Ministerium til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Statsbaner fastslaaet, at der i Tilfælde af Ekspropriation af Jord, hvorpaa den ved Forordningen af 18. Oktober 1811 hjemlede Afgiftspligt hviler, vil være at erlægge Rekognition lige som ved frivilligt Salg. I Praksis afløses Rekognitionen i Almindelighed ved en af Taksationskommissionen fastsat Godtgørelse af $2\frac{1}{2}$ Gange Rekognitionens Beløb.

I Forbindelse med Berigtigelsen i Matrikullen med Hensyn til Afgang i Hartkorn m. m. overføres den paagældende Jernbanes Grænser fra de af den ledende Landinspektør ved Jernbaneanlægget udarbejdede Ejendomskort for Banen til de

i Statens Matrikuskontor beroende Matrikuskort, jfr. § 5 i den under 8. August 1890 udfærdigede Instruks for de ledende Landinspektører ved Jernbaneanlæg (Bilag 17). For Københavns Vedkommende er der derhos truffet en særlig Ordning i Henseende til Berigtigelse af de hos Stadskonduktøren beroende Maalebrev, jfr. den som **Bilag 35** nedenfor aftrykte Skrivelse af 3. Marts 1904 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved Statens o. fl. Jernbaner paa Sjælland.

h. Dagpenge og Befordringsgodtgørelse.

Ifølge Forordningens § 18 tilkommer der ethvert Medlem af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionerne og af Taksationskommissionerne, derunder Opmanden, naar en saadan beskikkes, samt den ledende Landinspektør i Dagpenge 6 Kroner for hver Dag, de paagældende anvende i Anledning af Udførelsen af vedkommende Hverv, forsaavidt der i det enkelte Tilfælde ikke medgaar mere end 8 Timer, og ellers 9 Kroner pr. Dag. Desuden erholde de fri Befordring eller Befordringsgodtgørelse. Angaaende Beregningen af denne Godtgørelse henvises til Justitsministeriets Bekendtgørelser Nr. 69 af 2. Marts 1872¹⁾ og Nr. 277 af 22. December 1898¹⁾.

De til Dagpenge og Befordringsgodtgørelse medgaaende Udgifter saavel som alle andre Udgifter ved Besigtigelse og Ekspropriation samt Taksation udredes af Koncessionshaverne.

Angaaende den i Jernbanekoncessioner almindeligvis optagne Bestemmelse om eventuel Udbetaling af de paagældende Summer gennem Statskassen, jfr. § 3, 2. Stykke i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted, henvises til, hvad der er bemærket foran Side 267—68.

¹⁾ Minist. Tid. A.

i. Bestemmelserne i § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845.

En særlig Omtale kræve Bestemmelserne i Forordningens § 19, hvori det hedder:

»Entreprenørerne¹⁾ ere forpligtede til at indrette og vedligeholde alle Anlæg, som ere fornødne til at tilvejebringe og sikre Kommunikationen paa de af Banen overskaarne Landeveje, saavel som Overkørsler, Indhegninger, Opkørselssteder paa Grundstykker, Vandledninger og Stenkister, for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker.

I alle disse Henseender skulle, i Mangel af mindelig Forening, de Bestemmelser uvægerligen følges, som afgives af en Kommission, bestaaende af Vor Kommissarius, den lokale Politøvrighed og en af Vort Rentekammer²⁾ efter Amtsraadets³⁾ Forslag, udnævnt i Landvæsenet kyndig Mand«.

De anførte Bestemmelser ere ingenlunde klart affattede og have derfor ogsaa givet Anledning til adskillig Tvivl baade med Hensyn til, hvilke de Forpligtelser ere, som ved §'ens 1. Stykke paalægges Koncessionshaverne (»Entreprenørerne«), og med Hensyn til Afgrænsningen af Omraadet for den i 2. Stykke nævnte Kommissions Virksomhed.

I førstnævnte Henseende rejser sig straks det Spørgsmaal, om de i §'en omhandlede Forhold, som det paahviler Koncessionshaverne at bringe og vedligeholde i betryggende Stand, i det hele eller delvis ere de samme som de, der ifølge Forordningens § 5, 2. Stykke skulle være Genstand for Overvejelse af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen. Dette Spørgsmaal maa besvares benægtende. Det, som det ifølge § 5 paahviler den der nævnte Kommission at træffe Bestemmelse om, er, hvorledes de ved Banens Anlæg afbrudte Vejforbindelser og Forbindelser mellem de ved Banen adskilte

¹⁾ c: Koncessionshaverne.

²⁾ Ministeriet for offentlige Arbejder.

³⁾ For Københavns Vedkommende Byens Kommunalbestyrelse, se Lov af 23. December 1861.

eller i deres Forbindelse iøvrigt forstyrrede Grundstykker kunne *bringes i Stand*, og hvorledes de ved Baneanlægget nødvendiggjorte Forandringer i Henseende til Vandløbene bedst muligt kunne gennemføres. Det, som Kommissionen skal bestemme, er med andre Ord, hvorledes Vej- og Vandløbsforlægninger skulle finde Sted, eller i det hele hvorledes den ved Anlægget nødvendiggjorte nye Vej- og Vandløbsordning skal tilvejebringes (*bringes i Stand*); det drejer sig altsaa her navnlig om, hvor nye Veje skulle anbringes, samt hvorledes Vejenes og Vandløbenes Retning under de nye Forhold skal være. Det er derimod ikke ved Forordningen udtrykkeligt paalagt Kommissionen at træffe Bestemmelse om Detailordningen, om Anlæggenes nærmere Indretning.

Med Hensyn hertil er det derimod i Forordningens § 19 udtalt, at Entreprenørerne (Koncessionshaverne) ere forpligtede til at *indrette og vedligeholde* visse Anlæg, af hvilke i hvert Fald nogle netop vedrøre den detaillerede Indretning af de nye Vej- og Vandløbsforbindelser. Ved Undersøgelsen af, hvilke Anlæg det saaledes er paalagt Koncessionshaverne at indrette og vedligeholde, og hvilken Udstrækning den ved Forordningens § 19 paalagte Forpligtelse maa antages at have, vil det være af Interesse at betragte Forarbejderne til Bestemmelsen.

De i § 19 optagne Bestemmelser ere næsten uden Ændring overførte til Forordningen fra § 8 i den for Hertugdømmerne Slesvig og Holsten givne Anordning af 17. Juni 1842 angaaende Anvendelse af Bestemmelserne i Hertugdømmernes Vejekspropriationsforordning af 28. November 1837 paa Jernbaneanlæg, jfr. § 10 i den foran oftere ommeldte Bekendtgørelse af 18. Maj 1840. Bemærkningerne, som ledsagede det i sin Tid udarbejdede Udkast til Forordningen af 5. Marts 1845, give derfor ingen Oplysning til Forstaaelse af Bestemmelserne, men indskrænke sig til at oplyse, at disse stemme med, hvad der er fastsat for Hertugdømmerne¹⁾. Heller ikke

¹⁾ Roskilde Stændertidende for 1844, Sp. 224, Viborg Stændertidende for s. A., Sp. 532.

i Forarbejderne¹⁾ til den nævnte Anordning af 1842 findes noget virkeligt Bidrag til Forstaaelse af den omhandlede Bestemmelse som Følge af, at den ogsaa her er hentet andesteds fra, nemlig fra § 19 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840. I Forestillingen til Kongen vedrørende Udkastet til denne Bekendtgørelse hedder det med Hensyn til § 19, 1. Punktum:

»... sind ... im § 19 ... die Unternehmer zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet worden, welche als Folge des Werks selbst zu betrachten sind und nöthig erscheinen, um die gewöhnliche Communication sicher zu stellen und Gefahren und Nachtheile von benachbarten Grundstücken abzuwenden«.

Det ses heraf, at det har været Hensigten med Bestemmelsen at paalægge Koncessionshaverne at indrette og vedligeholde

dels alle de Detailanlæg, som maa anses for selvfølgelige under de ved Jernbaneanlægget forvoldte Ændringer i Vej- og Vandløbsforholdene, naar man, som naturligt er, gaar ud fra, at det maa være Koncessionshavernes Pligt at retablere de afbrudte Forbindelser i Lighed med de tidligere bestaaende Forhold, hvilket f. Eks. vil sige, at de maa anlægge passende Vejramper og indrette Vejbanen mindst lige saa godt som den tidligere,

dels yderligere at træffe alle de Foranstaltninger, som vise sig fornødne til Sikring af den offentlige Færdsel paa Vejene og til Afværgelse af Fare for og Skade paa Naboejendomme, altsaa f. Eks. Anbringelse af Skinnerne i Overkørsler paa en for Vejfærdselen betryggende Maade og af Hegn eller Afviserstene paa Siderne af de høje Vejramper, samt af de fornødne Vandledninger og Stenkister o. l. Det fremgaar klart af Motiverne til Bestemmelsen, at de i denne udtrykkelig nævnte Anlæg kun ere fremdragne som Eksempler, hvorfor der eventuelt maa kunne blive Spørgsmaal om at paalægge Koncessionshaverne at udføre ogsaa andre Anlæg, som vise

¹⁾ 3: Slesvigs Stændertidende for 1840.

sig fornødne, f. Eks. at anbringe Net under Stærkstrømsledninger, som komme til at krydse Telegrafledninger¹⁾. Allerede af denne Grund har det mindre Interesse at beskæftige sig nærmere med de enkelte af de i § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845 nævnte Anlæg, men dertil kommer, at de ikke hver for sig ses i denne Sammenhæng at kunne give Anledning til almindeligere Undersøgelser. Dette gælder dog ikke med Hensyn til den i §'en nævnte Forpligtigelse for Koncessionshaverne i Henseende til Indhegninger. Det maa nemlig anses for særdeles tvivlsomt, hvilket Omfang Lovgiveren har tænkt sig for Koncessionshaverens Pligt til Anbringelse af Hegn; man kunde antage, at der overhovedet kun har været tænkt paa Indhegninger og Ledde ved Ramper og Overkørsler. Koncessionshavernes Pligt i den omhandlede Henseende tør dog ikke anses for at være begrænset hertil, men den maa sikkert antages i hvert Fald at omfatte Anbringelsen af Hegn overalt ved Jernbanen og de til denne hørende Anlæg, hvor det udkræves til Afværgelse af Fare for Naboejendommene, jfr. Højesterets Dom af 18. Februar 1880²⁾, som øjensynlig anser Jernbanernes Pligt i nævnte Henseende for at have det angivne videre Omfang, se ogsaa Forordningens § 12 i Slutningen, hvor der tales om Anbringelse af nye Hegn mod en privat Ejendom, »der i Anledning af Banens Anlæg maatte gøres fornødne«. Mulig kunde Koncessionshavernes Pligt til at hegne anses for at række endnu videre, men til Besvarelse af Spørgsmaalet herom vil det være nødvendigt at gaa til en almindeligere Undersøgelse af, i hvilket Omfang Jernbanerne kunne antages at være hegnspligtige.

Dette Spørgsmaal har atter to Sider, idet en Pligt til Indhegning af Jernbaner kan være begrundet enten i Hensynet til *Jernbanefærdselens Sikkerhed* eller i Hensynet til *Nabolodsejernes Interesser*. I førstnævnte Henseende er Jern-

¹⁾ Det skal dog mærkes, at Spørgsmaal vedrørende saadanne Foranstaltninger vel snarest i deres Helhed ville være at afgøre af det i § 3 i Lov Nr. 77 af 19. April 1907 ommeldte Nævn.

²⁾ U. f. R. 1880, S. 552.

banernes Stilling fastslaaet ved Skrivelse af 2. November 1875¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner, hvori udtales, at »skønt der ikke i Lovgivningen findes noget almindeligt Paabud om, at Jernbanerne af Hensyn til Færdselens Sikkerhed²⁾ skulle være indhegnede, er det dog en Selvfølge, at Ministeriet maa være berettiget til at fordre, at dette sker, og nærmere foreskrive, hvorledes Hegnet skal være indrettet. De i saa Henseende fastsatte Regler ville da kun kunne fraviges med Ministeriets Samtykke, og det kan formentlig ikke tilkomme nogen af de i Forordningen 5. Marts 1845 ommeldte Kommissioner at forandre de givne Bestemmelser, saaledes at Hegnet enten helt bortfalder eller gives en svagere Konstruktion end af Ministeriet foreskrevet«.

Hvad angaar *Forholdet til Ejerne af de til Jernbanerne stødende Grunde* stiller Sagen sig væsentlig anderledes. Lovgivningens almindelige Bestemmelser om Hegn, særligt Bestemmelserne i Lov af 6. Marts 1869 § 3, 1. Stykke og i Lov Nr. 14 af 27. Januar 1872 § 4, kunne ikke anses for anvendelige paa Jernbaner, jfr. hvad der er udtalt i den nedenfor som **Bilag 36** aftrykte Skrivelse af 22. December 1883 fra den kst. Kammeradvokat til Indenrigsministeriet³⁾. BORUP synes vel i den danske Landboret, 2. Udgave, 1880, Side 361 — 62, at være kommet til det Resultat, at Hegnslovene skulde kunne bringes til Anvendelse paa Jernbaner; men dette er utvivlsomt urigtigt. Med lige saa stor Ret vilde man kunne hævde, at Hegnslovene vare anvendelige paa offentlige Veje; men det er i hvert Fald i Praksis forlængst fastslaaet, at der ifølge Lovgivningen ikke eksisterer nogen gensidig Hegnspligt mellem Vejvæsenet for de offentlige Vejes Vedkommende og de tilstødende Grundes Ejere, jfr. Indenrigsministeriets Skri-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Udhævet af Forf.

³⁾ Indhentet til Brug i den Sag, som omhandles i den foran Side 231 nævnte Skrivelse af 12. Juni 1884 fra Indenrigsministeriet.

velse Nr. 137 af 14. August 1878¹⁾ til Amtmanden over Ribe Amt. Hegnslovene ses ikke at være givne for andre end Jordbrugere og private Grundejere. Spørgsmaal om en Jernbanes Hegnspligt i Henhold til Hegnslovene ses da heller ikke nogen- sinde at være blevet rejst i Praksis. I hvert Fald er det givet, at den i Landboretten Side 362 anførte Højesterets Dom (den samme, som findes anført foran Side 279) ikke drejede sig herom, men om, hvorvidt et af en Kommission, nedsat i Henhold til § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845, givet Paalæg om Opsætning af Hegn i Medfør af Bestemmelserne i §'ens 1. Stykke, altsaa for at afværge Fare og Skade paa nærliggende Grundstykker, skulde respekteres. Højesteret har altsaa netop ikke konstateret en Hegnspligt for Jernbanerne i Henhold til Hegnsloven, men derimod i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845.

Forholdet er da netop ogsaa det, at de eneste eksisterende Lovbestemmelser om Jernbanernes Hegnspligt findes i Forordningen af 5. Marts 1845, nemlig i dennes § 12 i Slutningen og i § 19.

I § 12 gives alene Regler for Banernes Udredelse af Erstatning for de direkte Ejendomsindgreb, og der er i §'en øjensynlig kun Tale om Erstatning for Forstyrrelse eller Fjernelse af allerede eksisterende Indhegninger af privates Ejendomme²⁾. Bortset fra saadanne Tilfælde have Banerne alene Hegnspligt i det Omfang, som er hjemlet ved Forordningens § 19, nemlig, hvor det er nødvendigt for at afværge Fare og Skade paa nærliggende Grundstykker, men ellers ikke, jfr. i det hele, hvad der er udtalt i den foran nævnte Højesterets

¹⁾ Ministerialtidende A. 1878, S. 112.

²⁾ Se Viborg Stændertidende for 1844, Sp. 530 (»den Erstatning, Ejerne paa Grund af Jordernes uheldige Overskæring, Nødvendigheden af en forandret Markinddeling eller andre deslige accidentelle Omstændigheder kunne have Krav paa«), Roskilde Stændertidende s. A., Sp. 1173 (»Comiteen har antaget, at der herved kun kan forstaaes saadanne Hegn, som blive nødvendige ved, at f. Eks. Marker overskæres ...«).

Dom af 18. Februar 1880 samt i den ved denne Dom forandrede Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 17. December 1877¹⁾). Se endvidere, hvad der med Hensyn til Hegnsspørgsmaalet udtales i en Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 5. August 1912²⁾). Nu er det vel ikke usandsynligt, at man i ældre Tid, da man savnede tilstrækkelig Erfaring angaaende Betydningen af Hegnene for Sikkerheden saavel for selve Bane-færdselen som ligeoverfor de private, i Almindelighed har anset Hegn for uundværlige langs Banerne; men Erfaringen har vist, at Anbringelsen af Hegn, i hvert Fald hvor Banen er ført over aabne Marker eller Hedestrækninger eller Skove, i Virkeligheden ikke har nogensomhelst eller i hvert Tilfælde kun en meget ringe Betydning for Sikkerheden i den ene eller den anden Retning. I de Tilfælde, hvor Jernbanerne ifølge det anførte maa anses for pligtige til at hegne, have de *fuld Hegnspligt* og ikke blot Pligt til at sætte halvt Hegn, jfr. som Modsætning hertil Lov af 6. Marts 1869 § 3 og Lov Nr. 14 af 27. Januar 1872 § 4.

Med Hensyn til Omfanget af de private Grundejeres Ret til at kræve Hegn opsat langs Jernbanerne hedder det i Indenrigsministeriets foran nævnte Skrivelse af 2. November 1875:

»Medens man saaledes maa holde for, at Indenrigsministeriet udelukkende har den endelige Afgørelse ligeoverfor Koncessionshaveren af alle Spørgsmaal vedrørende en Jernbanes Indhegning, forsaavidt denne interesserer det Offentlige, stiller Sagen sig derimod anderledes, naar der fra nogen Lods-ejers Side maatte blive fremsat Paastand om, at Banen langs hans Ejendom skal indhegnes, skønt dette ikke er anset nødvendigt af Hensyn til det Offentliges Interesse, eller at Hegnet skal gøres stærkere, end det vil blive efter den af Ministeriet approberede Plan. Det følger nemlig af Forholdets Natur, og er ogsaa bestemt forudsat i Forordningen 5. Marts 1845, at den Lodsejer, hvis Ejendom berøres af et Jernbaneanlæg,

¹⁾ U. f. R. 1878, S. 466.

²⁾ U. f. R. 1913, A. S. 66.

har Krav paa, at der anbringes Hegn langs Banen, og Ministeriet har ikke Myndighed til at fritage Koncessionshaveren herfor ligeoverfor Lodsejeren. Hvad dernæst Hegnets Indretning angaar, forudsætter Ministeriet bestemt, at det af samme approberede Hegn i Almindelighed vil kunne tilfredsstille Lodsejernes Krav, men ligesom det dog maa erkendes, at særegne Forhold ved en enkelt Ejendom kunne nødvendigøre et stærkere Hegn, saaledes vil der ikke uden udtrykkelig Lovhjemmel kunne tillægges Ministeriet Ret til med bindende Virkning ligeoverfor vedkommende Lodsejere at afgøre mulig opstaaende Spørgsmaal om Hegnets Indretning m. v. En saadan Hjemmel haves imidlertid ikke, hvorimod det i Forordningen 5. Marts 1845 § 19 udtrykkelig er foreskrevet, at alle Spørgsmaal angaaende Indretningen og Vedligeholdelsen af Indhegninger ved en Jernbane i Mangel af mindelig Overenskomst med Lodsejerne skulle afgøres af den i §'en ommeldte Kommission«.

Som foran fremhævet kunne Koncessionshaverne overfor Lodsejerne dog kun anses for pligtige at sætte Hegn, hvor dette behøves »for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker«, og en saa almindelig Hegnspligt, som synes forudsat i Indenrigsministeriets foran ommeldte Skrivelse, kan derfor ikke erkendes at paahvile Jernbanerne ligeoverfor Lodsejerne, jfr. de foran Side 282 anførte Domme. Imidlertid blev der i ældre Tid — men formentlig snarere, fordi man ansaa det nødvendigt for Banefærdselens Sikkerhed, end af Hensyn til Nabolodsejerne, jfr. den nedenfor, Side 284 nævnte Skrivelse af 31. Oktober 1861 fra Indenrigsministeriet — i Almindelighed stillet Krav om, at Jernbanerne i hele deres Længde skulde indhegnes, og herfra tilstodes kun enkelte Undtagelser, begrundede i særlige Forhold. Saaledes er der i flere Tilfælde meddelt Tilladelse til, at der ikke sættes Hegn langs Jernbaner, hvor disse gaa gennem Fredskove. I saa Henseende fremhæves en kgl. Resolution af 16. Juli 1856¹⁾, hvorved det

¹⁾ Ussings Reskriptsamling.

sjællandske Jernbaneselskab fritages for at anbringe Hegn langs Jernbanen mellem Roskilde og Korsør, hvor samme gaar gennem Fredskove, naar Selskabet forpligter sig til at erstatte al den Skade, som Mangelen af Hegn muligen maatte foranledige, samt Indenrigsministeriets Skrivelse af 13. Marts 1862¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane, hvorved tilsvarende Fritagelse gives med Hensyn til København—Helsingør Banen. Det har dog ikke ved disse Afgørelser været Hensigten at fastslaa som ubetinget gældende Regel, at Jernbanerne ikke behøve at indhegnes, hvor de passere Fredskove; men Afgørelsen af Spørgsmaalet ansaas i de enkelte Tilfælde for at maatte bero paa de nærmere Forhold. At dette har været Ministeriets Opfattelse, fremgaar af Indenrigsministeriets Skrivelse af 31. Oktober 1861¹⁾, hvorved et Andragende fra Direktionen for det sjællandske Jernbaneselskab om Fritagelse for at sætte Hegn langs den vestsjællandske Jernbane, hvor den gaar gennem den under Svendstrup Gods hørende Rye Skov, afsloges, fordi Forudsætningen for den foran nævnte kgl. Resolution, nemlig at der i Fredskove ikke findes Kreaturer, og at det saaledes ikke er nødvendigt dér ved Hegn at sikre Banen mod disse, ikke antoges at være til Stede for den nævnte Skovs Vedkommende, da der gennem samme førte flere offentlige Veje, og Skoven derfor ikke fuldstændig kunde sikres mod, at Kreaturer kom ind i den og derfra ud paa Banen.

Som Følge af, at Jernbanerne i ældre Tid indhegnedes i hele deres Udstrækning paa Grund af, at man ansaa dette fornødent af Hensyn til Sikkerheden for Kørselen paa Banerne, kunde Spørgsmaal om private Nabolodsejeres Ret til at kræve Hegn anbragte eller forstærkede kun ganske undtagelsesvis komme til at foreligge i Praksis, og saadanne Spørgsmaal have derfor først faaet større praktisk Interesse, da man begyndte at anlægge nye Jernbaner uden at anbringe

¹⁾ Utrykt.

Hegn langs disse. Den første Privatbane, for hvis Vedkommende der rejstes Spørgsmaal om at undlade Anbringelse af Hegn, er Vemb—Lemvig Jernbane. Til denne Jernbane skulde Staten i Henhold til Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874, jfr. Lov Nr. 72 af 23. Maj 1873, foruden at yde et Tilskud af 80,000 Kr. pr. Mil af Banens Længde, tillige udrede Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne, og da man — i Mangel af positiv Hjemmel i førstnævnte Lov for at undlade at anbringe Hegn langs Banen — ansaa det for muligt, at der fra de private Lodsejeres Side kunde stilles Krav om Indhegning af Banen, blev det paalagt Koncessionshaverne at søge tilvejebragt Overenskomst med samtlige Grundejere om, at de frafaldt ethvert Krav om, at Jernbanen skulde rejse Hegn, hvorhos det blev tilkendegivet dem, at de selv fuldtud maatte udrede de Erstatninger, som det i denne Anledning maatte blive fornødent at udrede til Grundejerne, jfr. Skrivelse af 18. Marts 1878¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Komiteen for Anlægget af Jernbanen, samt § 2, 1. Stykke i den til Banens Anlæg og Drift den 7. Juni 1878 udfærdigede Koncession. Af Jernbanens Ekspropriationsprotokoller fremgaar det ikke, at Erstatninger i den ommeldte Anledning i noget Tilfælde ere udredede, men det er heller ikke usandsynligt, at Krav i saa Henseende end ikke ere fremkomne, da Egnens Befolkning var meget interesseret i Gennemførelsen af Banens Anlæg, og de tilvejebragte Pengebidrag hertil vare knappe. Ogsaa Jernbanen fra Hillerød til Græsted er anlagt uindhegnet, uagtet Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873, som hjemler Banens Anlæg, ingen Bestemmelse indeholder i saa Henseende. Af Ekspropriationsprotokollen for denne Jernbane ses, at Lodsejernes Opmærksomhed udtrykkelig blev henledet paa, at der ikke vilde blive opsat Hegn langs Banen, men der ses ikke i denne Anledning at være blevet udbetalt Erstatninger til de private, og i et Tilfælde, hvor der fra Skovvæsenets Side rejstes Krav om, at Jernbanen skulde tilpligtes at tage halv Del i Vedlige-

¹⁾ Utrykt.

holdelsen af et Hegn langs Banen, udtalte Ekspropriationskommissionen, at den »ikke formente at kunne indlade sig paa Spørgsmaalet om Hegnspilgten«.

I nyere Tid er det almindeligt, at det i Love om Anlæg af Jernbaner, navnlig Baner af sekundær Betydning, udtrykkelig bestemmes, at Indhegning af Banerne og Anbringelse af Led ved Vejoverkørsler som almindelig Regel ikke kan fordres, se saaledes f. Eks. Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 1 i Slutningen, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1, sidste Punktum og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 7, 1. Stykke, sidste Punktum; men herved kan dog ikke antages at være slaaet fast, at der ved andre Jernbaner skulde paahvile disses Ejere en videre gaaende Pligt i Henseende til Anbringelse og Vedligeholdelse af Hegn end hjemlet ved Forordningen af 5. Marts 1845, idet den udtrykkelige Udtalelse i Lovene i det højeste kunde opfattes som et Udslag af Uvished om, hvilken Retspligt der ellers i Almindelighed maatte være til at indhegne Jernbaner. Iøvrigt bør det fremhæves, at Aarsagen til de nævnte positive Udtalelser i Lovene om, at Hegn i Reglen ikke vilde blive opsat langs vedkommende Jernbaner, øjensynlig slet ikke har været den, at man ligeoverfor de private Grundejere ansaa saadan positiv Hjemmel for at være nødvendig, men derimod, at man i Henhold til et fra Rigsdagens egen Side fremkommet Forslag ønskede at fremhæve, at de paagældende Jernbaner vilde blive uindhegnede og af denne Grund ogsaa Køreastigheden for Jernbanerne noget mindre end for de indhegnede¹⁾. Man har da iøvrigt ogsaa i nyere Tid paany

¹⁾ Med Hensyn hertil bemærkes: I Rigsdagssamlingen 1867—68 forelagde Regeringen et Lovforslag om Anlæg af tvende Statsbaner, nemlig fra Nørre Sundby til Frederikshavn og fra Skanderborg til Silkeborg. Om den sidstnævnte Bane hed det i Lovforslaget kun, at den »anlægges som let bredsporet Lokomotivbane«, men af Bemærkningerne til Forslaget, Rigsdagstidende for 1867—68, Tillæg A., Sp. 1273, fremgaar det, at det bl. a. var Hensigten, »at Hegn kun anbringes efter de for Landeveje gældende Bestemmelser«. Det vedrørende Forslaget nedsatte Folketingsudvalg kunde imidlertid ikke tiltræde Forslaget i saa Henseende og udtalte med Hensyn hertil: »Man kan desuden ikke billige, at der skulde køres med en betydelig mindre Hastighed paa de lettere Baner end paa de svære . . . Det anses derfor

anlagt en Jernbane, nemlig Jernbanen fra Græsted til Gilleleje, uden Hegn, uagtet Lov Nr. 84 af 8. Maj 1894, som hjemler Banens Anlæg, ikke indeholder nogen positiv Udtalelse i saa Henseende. Ved Besigtigelsen af den nævnte Jernbane blev det til Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Protokol kort og godt tilført, at »Banen anlægges uden Hegn«, og ved Ekspropriationerne ses Hegnsspørgsmaalet ikke at være blevet berørt.

At der paa den anden Side ikke med Hensyn til Jernbaner, som ifølge udtrykkelig Hjemmel i særlig Lov anlægges uindhegnede, kan ses bort fra Kravet i Forordningen af 1845 om Anbringelse af Hegn, hvor det udkræves til Afværgelse af Fare og Skade paa Naboejendomme, følger formentlig af, at Lovene kun bestemme, at Indhegning m. m. *som Regel* bortfalder. I Praksis synes man dog at have været tilbøjelig til at tillægge Bestemmelserne i de foran omhandlede nyere Love

ikke tilraadeligt ved dem at udelade Ledde og at nøjes med Hegn efter de for Landeveje gældende Bestemmelser« (Rigsdagstidende for 1867—68, Tillæg B., Sp. 365—66). Forslaget ophøjedes under 24. April 1868 til Lov med Titel: »Lov om Udvidelse af det jydsk Jernbanenet«. Senere blev Spørgsmaalet om Bygning af Sidebaner til Statsbanerne uden Hegn paany rejst af Landstinget, som i en den 28. Januar 1878 over et Forslag til Lov om forskellige Jernbaneanlæg i Fyen og Jylland afgiven Betænkning henviser til nogle om dette Spørgsmaal af Indenrigsministeriet i en Skrivelse af 15. Januar 1878 meddelte Oplysninger (Rigsdagstidende for 1877—78, Tillæg B., Sp. 160—62). I den nævnte Skrivelse udtales bl. a.: »naar Hastigheden for Togene formindskes til $2\frac{1}{2}$ à 3 Mil i Timen, antages der ikke at være nogen Betænknelighed ved at opgive Indhegningen af Banen saavelsom Bevogtningen af de offentlige Overkørsler«, og med Hensyn til Bekostningen ved Anlægene hedder det bl. a.: »Idet Hegnet i det væsentlige opgives, er Bekostningen for samme bortfalden« (jfr. Rigsdagstidende for 1877—78, Tillæg B., Sp. 181—84). Landstingsudvalget stillede derefter Forslag om en udtrykkelig Udtalelse i Lovforslaget om Anlæg af vedkommende Jernbaner uden Hegn m. v. (Rigsdagstidende for 1877—78, Tillæg B., Sp. 178). Lovforslaget blev ikke behandlet færdigt af Rigsdagen i nævnte Samling, men i § 3 i et i den følgende Samling af Regeringen i Folketinget forelagt Forslag optoges den af Landstinget foreslaede Bestemmelse om Opgivelse af Hegn og Ledde ved Overkørsler m. v. (Rigsdagstidende for 1878—79, Tillæg A., Sp. 1559—60). Resultatet af dette Forslag blev Lov Nr. 78 af 16. Juni 1879, den første Lov, hvori indeholdes en udtrykkelig Udtalelse om, at en Jernbane skal anlægges uden Hegn og Ledde m. v., se Lovens § 3.

en videre rækkende Betydning, jfr. en Skrivelse af 9. Juli 1902¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet, hvori udtales: »at, da den paagældende Jernbane i Henhold til Bestemmelsen i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1 er anlagt som uindhegnet, har der ikke kunnet blive Spørgsmaal om at yde Erstatning til Bestridelse af Omkostninger ved Anbringelse af Hegn for andre Ejendomme end saadanne, for hvilke Baneanlægget har medført Forstyrrelse af eksisterende Hegn, og da de heromhandlede Jorder . . . vare uindhegnede, vil det ikke kunne paalægges Jernbaneanlægget at deltage i den ovenfor nævnte Udgift (til Anbringelse af Hegn)«. Det skal dog mærkes, at det praktisk set i Reglen vil stille sig netop som saaledes udtalt i fornævnte Skrivelse, selv om man betragter de foran omhandlede Bestemmelser i Forordningen af 5. Marts 1845 som fremdeles gældende ogsaa med Hensyn til Jernbaner, der ifølge særlig Lovudtalelse anlægges som uindhegnede.

Angaaende Hensigten med Bestemmelsen i § 19, 2. Stykke i Forordningen (i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840) udtales det i den foran Side 278 nævnte Forestilling vedrørende Udcastet til Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840:

»Zur gehörigen Sicherung dieser wichtigen Interessen dürfte es nach dem Erachten der Commission notwendig seyn, die Unternehmer unbedingt den Anordnungen einer Behörde zu unterwerfen, welche mit den nöthigen technischen Kenntnissen ausreichende Localkunde verbindet, und ohne Aufenthalt an Ort und Stelle wirksam werden kann, was sich durch Bildung einer Commission würde erreichen lassen, welche aus dem Königlichen Commissarius, durch den die Aufsicht über das Unternehmen ausgeübt wird, der Localobrigkeit und einem landwesenskundigen Manne zusammenzusetzen wäre«.

Det ses heraf, at Hensigten har været at skabe et med tilstrækkelig Sagkundskab udrustet Organ, som hurtigt kan

¹⁾ Utrykt.

komme til Stede og træffe en for Koncessionshaverne bindende Afgørelse, naar der klages over, at de i §'ens 1. Stykke omhandlede Anlæg ikke, hvor det udkræves, komme til Udførelse eller ikke udføres paa betryggende Maade. Denne hurtige og praktiske Afgørelse af Forholdene er jo netop paakrævet, da det aldeles overvejende drejer sig om Varetagelse af Sikkerhedshensyn, dels ligeoverfor den offentlige Vejførdsel, dels overfor private Nabolodsejere. Naar den i § 19 nævnte Kommission efter en Undersøgelse af Forholdene kender Koncessionshaverne pligtige til at foretage en eller anden Foranstaltning, ere disse pligtige ufortøvet at sætte denne i Værk, og det maa sikkert antages, at de ere udelukkede fra at kræve Spørgsmaalet om deres Pligt i den ommeldte Henseende endeligt paakendt af andre Myndigheder saasom af Domstolene, da det tekniske Skøn over, hvad der i de enkelte Tilfælde efter Forholdenes egen Natur eller af Sikkerhedshensyn bør kræves af Koncessionshaverne, i Relation til disse maa siges at være henlagt til den nævnte Kommission til endelig Afgørelse, idet det er paalagt Koncessionshaverne uvægerlig at følge Kommissionens Afgørelser, uden at der er givet Anvisning paa nogen Adgang til Appel eller Paakendelse af Forholdet andetsteds.

Anderledes stiller det sig med Hensyn til Kommunernes Repræsentanter og de private Grundejere, som ønske konstateret, hvorvidt der i en af de paagældende Retninger paahviler Koncessionshaverne en Pligt til Foretagelse af visse Foranstaltninger. Ved Bestemmelsen i § 19, 2. Stykke er der givet disse en Ret til at kræve Spørgsmaalene paakendte af den der ommeldte Kommission, men de kunne — hvad enten de have benyttet denne Ret eller ikke — ikke ved Bestemmelsen anses for udelukkede fra at kræve Spørgsmaalet om Berettigelsen af de af dem rejste Krav paakendte af de Myndigheder, som ifølge Lovgivningen i Almindelighed træffe Afgørelse af Spørgsmaal af vedkommende Art. I denne Henseende skal fremhæves, at der i § 19 ojsynlig kun er Tale om det Tilfælde, hvor et Krav rejses overfor Koncessionshaverne om Udførelse af en

eller anden Handling, og det paalægges disse uvægerlig at bringe saadanne Foranstaltninger til Udførelse, som Kommissionen maatte kende dem pligtige til. Derimod er det ikke i §'en — saaledes som i § 5 i Slutningen med Hensyn til Paakendelse af Paastande om Forandringer i Baneliniens Retning i enkelte Punkter — udtalt, at det skal »have sit endelige Forblivende ved den af Kommissionen afgivne Resolution«. I Overensstemmelse hermed er Praksis, i hvilken Henseende kan henvises til en Skrivelse af 25. April 1863¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved den sjællandske Jernbane, hvorved slaas fast, at en Landvæsenskommission ikke er udelukket fra at paakende et Vandløbsspørgsmaal, fordi Spørgsmaalet forud har været Genstand for Bedømmelse af en af de foran omhandlede Kommissioner, idet det i Skrivelsen bl. a. udtales, at det »ikke kan antages at have været Hensigten med disse Bestemmelser²⁾ at etablere en særlig Domstol, der med fuld Retsvirkning skulde afgøre de Tvistigheder i Sager af her omhandlede Art, der til enhver Tid maatte opstaa mellem private og Entreprenørerne eller Driftsselskabet... Naar man saaledes gaar ud fra, at den i Frd. af 5. Marts 1845 § 19 omhandlede Kommissions Beslutninger kun have bindende Virkning for Jernbanebestyrelsen, men derimod ikke kunne afskære de yderligere Fordringer, de tilgrænsende Lodsejere eller andre maatte finde sig beføjede til at gøre...«.

Endvidere kan her anføres en Hof- og Stadsretskendelse af 22. Oktober 1866³⁾, hvorved fastslaas, at en efter § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845 nedsat Kommission kun har at afgøre, *hvorledes* Jernbanerne skulle opfylde de dem ifølge §'ens 1. Stykke paahvilende Forpligtelser, hvorimod selve det Spørgsmaal, *om* nogen Forpligtelse af vedkommende Art paahviler dem, henhører under Domstolenes Kompetence, jfr.

¹⁾ USSINGS Reskriptsamling.

²⁾ Næmlig i § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845.

³⁾ Juridisk Ugeskrift 1866, S. 876.

ogsaa Hof- og Stadsrettens Dom af 9. December 1867¹⁾ i samme Sag samt Højesterets Dom af 16. Oktober 1868²⁾, der stadfæster Hof- og Stadsretsdommen. Paa lignende Maade er det ved en Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 17. December 1877³⁾ konstateret, at Spørgsmaal om Rækkevidden af Jernbanernes Pligter ifølge § 19, 1. Stykke kunne kræves paakendte af Domstolene. I det i denne Dom omhandlede Tilfælde indankedes Spørgsmaalet for Domstolene af Jernbanen selv, som ikke vilde bøj sig for en Kendelse, afsagt af en efter §'en nedsat Kommission, og Dommen gav Jernbanen Medhold og fritog den for at opsætte et Hegn, som Kommissionen havde paalagt den at opsætte.

Denne Afgørelse er i Strid med det foran udviklede, hvorefter vel Kommunerne eller den private Part altid maa kunne kræve Spørgsmaal om Berettigelsen af deres Krav overfor Jernbanen i Henhold til § 19, 1. Stykke, paakendte af Domstolene, medens Jernbanen selv maa anses for pligtig altid at udføre de Foranstaltninger, som en i Henhold til §'ens 2. Stykke nedsat Kommission paalægger den at sætte i Værk. Den nævnte Dom blev imidlertid ogsaa omstødt ved Højesterets Dom af 18. Februar 1880⁴⁾, hvorved fastsloges, at de i Forordningen af 5. Marts 1845 § 19 omhandlede Kommissioner i det hele ere beføjede til at afgøre, *hvad der af Entreprenørerne skal foretages* for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker, blandt andet ved Indhegninger.

I § 19, 1. Stykke, i Forordningen af 5. Marts 1845 er det paalagt Koncessionshaverne foruden at indrette de der ommeldte Anlæg tillige at *vedligeholde* dem. Det Spørgsmaal rejser sig derfor, om det skulde være Hensigten med Bestemmelsen i §'ens 2det Stykke, jfr. Udtrykkene: »I alle disse Henseender«, at fastslaa, at alle Spørgsmaal vedrørende Vedlige-

¹⁾ U. f. R. 1868, S. 171.

²⁾ U. f. R. 1868, S. 1046.

³⁾ U. f. R. 1878, S. 466.

⁴⁾ U. f. R. 1880, S. 552.

holdelse af Anlægene kunne fordres paakendte af en i Henhold til Bestemmelsen nedsat Kommission, ogsaa efter at Anlægget af Banen er fuldført og Banen aabnet for Drift. Dette Spørgsmaal er ved Indenrigsministeriets foran anførte Skrivelse af 25. April 1863 besvaret benægtende, idet det udtales, at »det synes naturligtst at antage, at denne Kommission ligesom de andre ved Frd. af 5. Marts 1845 anordnede Foranstaltninger træder ud af Virksomhed, naar deres Ojemed, det paagældende Jernbaneanlægs Gennemførelse, er opnaaet«. Dette maa uden Tvivl antages for stemmende med Hensigten med Forordningens Bestemmelser, som have Hensyn til Gennemførelsen af Jernbanernes Anlæg, men ikke vedrøre Driften af disse. Naar der derfor efter Fuldførelsen af et Jernbaneanlæg føres Klage over, at Koncessionshaverne ikke have opfyldt de dem ved § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845 paalagte Forpligtelser, vil Sagen være at forelægge de ved den almindelige Lovgivning indstiftede Myndigheder til Paakendelse af Spørgsmaal af vedkommende Art, nemlig de paagældende Vejmyndigheder, Vandsynsmænd, Landvæsenskommissioner eller de almindelige Domstole.

Som foran Side 188 nævnt, er det Praksis, at den i § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845 nævnte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission i Forbindelse med de den ved Forordningens §§ 5 og 9 paahvilende Hverv tillige træffer Bestemmelse angaaende Udførelsen af de i Forordningens § 19 nævnte Detailanlæg, idet Regeringens tekniske Tilsyn med Anlæg af Privatbaner derhos er Kommissionen behjælpelig med at paase det fornødne i saa Henseende. Klager vedrørende de paagældende Forhold ville derfor i Almindelighed hensigtsmæssigst kunne henvendes til Kommissarius eller til det tekniske Tilsyn, som begge ville paase, at de paaklagede Forhold, naar der findes Føje for Klagen, behørigt bringes i Orden. Dertil kommer, at Spørgsmaal om Hegn, Vandløbs Ordning, Overkørsler, Opkørselssteder m. v. ofte ville fremtræde ikke som Krav om Udførelse af Anlæg af disse Arter eller om saa-

dannes Vedligeholdelse, men som Krav om Erstatning for Forstyrrelse i bestaaende Tilstande, og da Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen desuden ifølge Forordningens § 9 skal søge tilvejebragt mindelig Overenskomst vedrørende Erstatningen for al ved Banens Anlæg for bestandigt tilføjet Beskadigelse og derfor heller ikke lettelig vil kunne vægre sig ved at medoptage Spørgsmaal om Gennemførelsen af Foranstaltninger i Medfør af § 19, 1. Stykke, under Forligsforhandlingerne, vil det i Praksis hyppigt forme sig saaledes, at de privates herhen hørende Krav — i Mangel af mindelig Overenskomst, som i saadanne Tilfælde søges tilvejebragt af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen, — af denne henvises til endelig Afgørelse ikke af en Kommission i Henhold til § 19, men derimod af en i Henhold til Forordningens § 10 nedsat Taksationskommission, jfr. Forordningens § 12, sidste Stykke. Disse Omstændigheder medføre, at der navnlig i de senere Aar ikke har været synderlig Anvendelse for Kommissioner i Henhold til § 19, medens det i ældre Tid i hvert Fald i Jylland var almindelig Skik at nedsætte en saadan Kommission, hver Gang et Baneanlæg kom til Udførelse. Da den nævnte *faktiske* Udvikling af Forholdene, som i Virkeligheden har overflødiggjort Anvendelsen af Kommissioner i Henhold til § 19, imidlertid ikke kan berøve Kommunerne og de private Grundejere Retten til at kræve en saadan Kommission nedsat til Paakendelse af Spørgsmaal om Koncessionshavernes Pligter i vedkommende Retninger, vil det være nødvendigt nøjere at fastslaa, hvorledes Omraadet for den i § 19 nævnte Kommissions Virksomhed bør afgrænses ligeoverfor Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen. Den rette Afgrænsning i saa Henseende vil allerede fremgaa af, hvad der er anført Side 276—79, jfr. Side 187—89. Kort udtrykt kan den sidstnævnte Kommissions Opgave vedrørende Veje, Vandløb m. m. angives at være at bestemme, hvorledes de afbrudte Forbindelser skulle omlægges og paany *bringes i Stand*, medens de Spørgsmaal, som kunne kræves forelagte en i Henhold til § 19 nedsat Kommission,

angaa *den nærmere Indretning* af de af førstnævnte Kommission anordnede Forbindelser samt saadanne Detailspørgsmaal af anden Art, som denne ikke ifølge Forordningens § 5 er pligtig at træffe Bestemmelse om. Alle Spørgsmaal af disse Arter maa af de kommunale Myndigheder og af den private interesserede Part kunne fordres paakendte af en i Henhold til § 19 nedsat Kommission, og det hvad enten Spørgsmaalene efter derom fremsat Begæring ere blevne inddragne under Forligsforhandlingerne om Fastsættelse af Erstatningen til vedkommende Grundejere¹⁾, eller de end ikke kunde have været gjorte til Genstand for forligsmæssig Forhandling, fordi den, der kræver Foranstaltningen gennemført, ikke afstaar Grund til Jernbanen.

De i *Praksis*, dels af Domstolene, dels af Administrationen trufne Afgørelser af Spørgsmaal angaaende nævnte Kommissioners Kompetenceomraade ere i alt væsentligt stemmende med det foran hævdede. I denne Henseende kan anføres, at det ved den foran Side 195 nævnte Hof- og Stadsrets Dom af 5. September 1870 er fastslaaet, at Spørgsmaal om, hvorvidt en Overkørsel over en Jernbane bør være offentlig eller privat, afgøres endeligt af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen. Ifølge den foran Side 195 nævnte Højesterets Dom af 10. Oktober 1911 træffer bemeldte Kommission ligeledes endelig Bestemmelse om, hvorvidt en Overkørsel skal bevares eller nedlægges i Tilfælde af en ved en Jernbaneudvidelse paakrævet Forandring af vedkommende Vejforhold. I Overensstemmelse hermed er en Skrivelse af 23. April 1866²⁾ fra Indenrigsministeriet til Proprietær N., hvori udtales, at et Spørgsmaal om, hvorvidt der skulde anlægges Viadukt under Banen for en Markvej, maa være endeligt afgjort af Besig-

¹⁾ I det Tilfælde, som omhandles i den foran Side 291 nævnte Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 17. December 1877, blev Spørgsmaalet om, hvorvidt en Jernbanes Ejer var pligtig at anbringe Hegn langs Banen, efter at have været forelagt vedkommende Besigtigelses- og Ekspropriationskommission, af denne henvist til Afgørelse af en i Henhold til § 19 nedsat Kommission.

²⁾ Utrykt.

tigelseskommissionen i Henhold til § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845.

Omvendt er det som foran Side 282—83 nævnt i den der ommeldte Skrivelse af 2. November 1875¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner med Hensyn til Jernbaneselskabets Forpligtelse til at opføre Hegn langs den nordvestsjællandske Jernbane bl. a. udtalt, at det i Frd. 5. Marts 1845 § 19 udtrykkelig er foreskrevet, at alle Spørgsmaal *angaende Indretningen og Vedligeholdelsen af Indhegninger* ved en Jernbane i Mangel af mindelig Overenskomst med Lodsejerne skulle *afgøres af den i Paragraffen ommeldte Kommission*. I nævnte Skrivelse tilføjes dernæst: »Man kan derfor heller ikke tiltræde den af Dem . . . udtalte Formening om, at Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen skulde være berettiget til at tage Bestemmelse om *Hegnets Indretning*, medens det kun skulde være forbeholdt Kommissionen efter § 19 at afgøre, hvorvidt disse Bestemmelser maatte være opfyldte, men den førstnævnte Kommission vil, hvis en Lodsejer for samme skulde fremsætte nogen Paastand vedrørende Hegnets Indretning, alene have at mægle Forlig mellem Parterne, hvorimod den, saafremt et saadant ikke kan opnaas, maa henvise vedkommende til at indbringe Sagen for den i § 19 ommeldte Kommission. . .«, jfr. hermed den foran Side 291 anførte Højesterets Dom af 18. Februar 1880, hvorefter Spørgsmaal om en Jernbanes Pligt til at sætte Hegn for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker kunne fordres forelagte en i Henhold til § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845 nedsat Kommission til Paakendelse.

I en anden Skrivelse af 2. November 1875¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner udtaler Ministeriet endvidere med Hensyn til en fra nogle Lodsejere fremkommen Klage over »den Tilstand, hvori Hegnet langs den nordvestsjællandske Jernbane befinder sig«, bl. a.:

»Skulde imidlertid nogen af dem formene, at han har

¹⁾ Utrykt.

Krav paa, at Hegnet mellem hans Ejendom og Jernbanen gøres bedre, end det herefter¹⁾ vil blive, maatte han henvises til at gøre sin Fordring i saa Henseende gældende for Ekspropriationskommissionen . . . for om mulig at komme til Enighed med det sjællandske Jernbaneselskab om Sagens Ordning, men hvis en saadan ikke skulde kunne opnaas, maa Spørgsmaalet om Indhegningens Tilstrækkelighed afgøres af den i Frd. 5. Marts 1845 § 19 ommeldte Kommission«.

I god Overensstemmelse med den foran fastslaaede Forstaaelse af de vedkommende Bestemmelser i Forordningen af 5. Marts 1845 er dernæst i Realiteten ogsaa en ældre Skrivelse fra Indenrigsministeriet til Overretsprokurator M., nemlig af 12. November 1866²⁾, hvori det i Anledning af et Andragende om, at en Kommission efter Forordningen af 5. Marts 1845 § 19 maatte tage Spørgsmaalet om de af Ekspropriations- og Taksationskommissionen givne Bestemmelser angaaende Foranstaltninger i Anledning af en Ejendoms Overskæring af en Jernbane og den vedkommende Lodsejer derfor tilkommende Erstatning under fornyet Overvejelse, b. a. udtales:

»at da Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen i sin Tid paa lovlig Maade har taget endelig Bestemmelse om Retableringen af de ved . . . Jernbaneanlæg afbrudte Vejforbindelser . . ., og da Taksationskommissionen paa Grundlag af de saaledes tagne Bestemmelser har endelig fastsat Erstatningen for alle bemeldte Ejendom ved Jernbaneanlægget tilføjede Ulemper . . ., saa maa Ministeriet hermed anse de . . . fremsatte Besværinger, der alle angaa den af de nævnte Kommissioner fulgte Fremgangsmaade, for endelig afgjorte og kan ikke antage, at disse Besværinger kunne gøres til Genstand for Paakendelse af den i Frdg. 5. Marts 1845 § 19 omhandlede Kommission«.

Sagen drejede sig øjensynlig om et Æmne, som alene henhørte under de forstnævnte Kommissioners endelige Afgørelse.

¹⁾ 3: ved at sættes i en saadan Stand som foreskrevet fra Ministeriets Side.

²⁾ USSINGS Reskriptsamling.

For saavidt det derimod i nævnte Skrivelse bl. a. tilføjes: »Denne Kommission kan nemlig ikke anses kompetent til at omgøre de af de forannævnte Kommissioner afsagte Kendelser, hvorimod dens Opgave nærmest maa antages at være dels at paakende saadanne Spørgsmaal indenfor det for samme fastsatte Omraade, om hvilke Ekspropriations- og Taksationskommissionerne ikke have taget Bestemmelse, dels at undersøge, hvorvidt de af disse Kommissioner foreskrevne Anlæg ere forsvarligen udførte«, kan det saaledes tilføjede ifølge de foran fastslaaede Resultater ikke anses for ganske korrekt, idet Spørgsmaal om Udførelse af de i § 19, 1. Stykke ommeldte Anlæg m. m. altid maa kunne kræves paakendte af en Kommission, nedsat i Henhold til §'ens 2. Stykke.

Heller ikke helt i Overensstemmelse med det foran hævdede ere tvende andre af Ministeriet trufne Afgørelser, nemlig: Skrivelse af 28. August 1869¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland, hvori Ministeriet med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt de af Besigtigelseskommissionen trufne Bestemmelser om de Foranstaltninger, som skulde træffes i Anledning af en Jernbanes Skæring af et Aaløb (Spørgsmaal om Sikring mod Isgang), kunde kræves forelagt en Kommission efter Forordningen af 5. Marts 1845 § 19, udtaler:

»at Spørgsmaalet om de Foranstaltninger, som for Jernbaneanlægets Vedkommende ville være at træffe i Anledning af Banens Førelse over Vejle Aa har fundet sin endelige Afgørelse ved de Bestemmelser, som ere trufne af den i Forordningens § 5 omhandlede Liniebesigtigelseskommission«.

I Skrivelse af 8. Marts 1870¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland udtaler Ministeriet dernæst med Hensyn til et fra en privat fremkommet Andragende om Nedsættelse af en Kommission i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845 § 19 til Afgørelse af et Spørgsmaal om, hvorvidt det kunde fordres, at Jernbanen anbragte Isbrydere i en Aa foran en Mølle for at afværge Fare for Vandets Gennembrud

¹⁾ Utrykt.

som Følge af en i Anledning af Jernbaneanlægget foretagen Regulering af Aaen:

»at Ministeriet ikke kan anse den af Andrageren fremsatte Paastand som henhørende under Paakendelse af den i § 19 af Frdg. 5. Marts 1845 omhandlede Kommission, men maa betragte denne Sag som endelig afgjort ved de derom af Besigtigelseskommissionen og Taksationskommissionen trufne Bestemmelser«.

Det maa dog fremhæves, at det i de to omhandlede Sager i hvert Fald drejede sig om Grænsetilfælde, idet Ordningen af Aaløbsforholdene i Henhold til Forordningens § 5 henhører under Besigtigelseskommissionens Afgørelse, hvorfor det i hvert Fald kunde omtvistes, om da ikke alle Forhold vedrørende Vandløbsordningen maatte anses for endelig afgjorte af nævnte Kommission, saa at de ikke kunde kræves paakendte af en i Medfør af § 19 i Forordningen nedsat Kommission; men dertil kommer, at man paa vedkommende Tidspunkt synes at være gaaet ud fra, at kun de i § 19 udtrykkelig nævnte Anlæg, men ikke andre Anlæg til Betryggelse for Sikkerheden i Medfør af §'en kunne kræves iværksatte. Som foran Side 278 — 79 fremhævet, maa en saadan Forstaaelse af §'ens Bestemmelser imidlertid anses for at være urigtig, idet de i §'en nævnte Anlæg alene kunne anses for at være fremførte som Eksempler.

Heller ikke fuldt i Overensstemmelse med den her hævdede Opfattelse er Ministeriets Udtalelse i en Skrivelse af 15. September 1900¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Præstø-Næstved Jernbane vedrørende en fra nogle Lodsejere fremkommen *Klage over den Maade, hvorpaa en ifølge Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Bestemmelse foretagen Forlægning af et Vandløb* ved en under Anlæg værende Jernbane var udført. Med Hensyn hertil udtales nemlig i nævnte Skrivelse:

»at Ministeriet maa holde for, at Sagen vil være at fore-

¹⁾ Utrykt.

lægge Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen til *endelig*¹⁾ Afgørelse«.

Medens det var saare naturligt at lade Sagen forelægge nævnte Kommission til fornyet Undersøgelse og Prøvelse af en Ordning i Mindelighed, burde det formentlig samtidig have været fremhævet, at Afgørelsen af Lodsejernes Klage — for saavidt den gik ud paa, at Vandløbets Forlægning var udført saaledes, at der opstod Fare for Beskadigelse af tilstødende Grundstykker — tillige maatte kunne forelægges en Kommission i Henhold til § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845. Det skal dog atter her fremhæves, at selve Spørgsmaalet om Forlægning af Vandløb ifølge det foran fastslaaede netop er et af de Spørgsmaal, som ifølge Forordningens § 5 henhøre under Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Afgørelse. Ved Indenrigsministeriets Skrivelser af 30. Januar 1862²⁾ og af 20. April 1900²⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland henvistes lignende Sager til fornyet Forelæggelse for den i §§ 5 og 9 i Forordningen af 5. Marts 1845 ommeldte Kommission, men uden nogen Tilføjelse om, at denne Kommission skulde have den endelige Afgørelse i Sagen.

De Sager, som i Praksis have været behandlede af Kommissioner, nedsatte i Henhold til § 19 i Forordningen af 5. Marts 1845, have hovedsagelig drejet sig om Indretningen af Vejbanen i Overkørsler over Jernbanerne, i Stationsadgangsveje, Vejforlægninger o. l., eller om, hvorvidt der var givet en Lodsejer forsvarlig Opkørsel til hans Lodder, se bl. a. Indenrigsministeriets Skrivelser af 4. September og af 28. November 1863²⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland og samme Ministeriums Skrivelse af 24. December 1864²⁾ til Amtmanden over Odense Amt.

Endnu kan med Hensyn til de i § 19 nævnte Kommissioner bemærkes, at der har været rejst Spørgsmaal om, hvor-

¹⁾ Udhævet af Forf.

²⁾ Utrykt.

vidt Medlemmer af saadanne Kommissioner ligesom Taksationskommissionernes Medlemmer burde afgive lignende edelig Forsikring, som paabudt for de sidstnævnte ved Forordningens § 10 og § 11 i Slutningen (nu Forsikring paa Ære og Samvittighed, jfr. foran Side 228). Spørgsmaalet blev af Indenrigsministeriet i Skrivelse af 29. Marts 1883¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de fyenske Statsbaner besvaret benægtende under Henvisning til, at der savnedes Hjemmel til at stille en saadan Forordning.

Det er ikke i Forordningen bestemt, hvem der skal afholde Udgifterne ved Nedsættelsen af Kommissioner i Henhold til § 19, jfr. i Modsætning hertil angaaende Udgifterne til de andre i Forordningen nævnte Kommissioner Bestemmelserne i Forordningens § 18. Det skulde herefter snarest antages, at eventuelle Omkostninger vedrørende de i § 19 nævnte Kommissioner maatte paalægges i Lighed med de for Procesomkostninger gældende Regler, hvorefter Omkostningerne i Almindelighed burde udredes af den tabende Part; men i Praksis paalægges det i Reglen vedkommende Entreprenør, som har Anlægsarbejdet i Entreprise, at udrede Omkostningerne, og i de Tilfælde, hvor saadant findes mindre rimeligt, afholdes de af Bevillingshaverne.

2. Skattelettelser.

Der tilstaas i Almindelighed Koncessionshavere paa Anlæg og Drift af *Jernbaner* forskellige Skattelettelser, nemlig:

a. De til Baneanlægget anvendte Grunde fritages, saa længe de benyttes i det paagældende Ojemed, for alle paa disse hvilende Skatter, Afgifter og Byrder. Ligeledes fritages (i hvert Fald indtil videre) de paa Grundene opførte, til Anlægget henhørende Bygninger for alle paa Bygninger ellers hvilende kongelige Skatter

¹⁾ Utrykt.

og Afgifter, jfr. Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 § 12, Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 3¹⁾, Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 16. Februar 1856, Lov af 17. Marts 1856, Lov af 4. Marts 1857 § 3, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 10. Marts 1861 § 9, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 1., Lov af 21. Juni 1867 § 4, Lov af 20. November 1868, Lov af 26. Februar 1869 § 4, Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 § 4, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 4, Lov Nr. 72 af s. D. § 2, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lovene Nr. 43 og 44 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 3, Lov Nr. 84 af 25. Maj 1881 § 3, Lovene Nr. 58 og 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lovene Nr. 52 og 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 54 af s. D. § 6, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 6 a, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4, Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 12 a samt (som Eksempel) § 32 a i den under 11. Marts 1914 bekendtgjorte Eneretsbevilling af 5. s. M. til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted.

Den omhandlede Skatte- og Afgiftsfrihed tilstodes i ældre Tid ogsaa forsaavidt angik selve Grundstykkerne kun med Hensyn til Skatter og Afgifter til Staten, jfr. de foran anførte Love og andre Bestemmelser. Som omtalt foran Side 270, har man dog opfattet Bestemmelsen i § 16, 1. Stykke i Forordningen af 5. Marts 1845 som hjemlende, at ogsaa de Kommuneafgifter, som lignedes paa Hartkornet, bortfaldt ved Ekspropriation af Jord til Jernbaneanlæg for den afstaaede Jords Vedkommende, jfr. iøvrigt Lov af 14. December 1857 om Grundtakst for Københavns udenbys Grunde § 8, Lov af 11. Februar 1863 om Købstædernes kommunale Beskatning, § 4 og Lov Nr. 102 af 14. April 1893 § 3. Det er endvidere foran Side 271 anført, at de til Jernbaneanlæg anvendte Arealer nu i Henhold til Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903 § 5 b og Lov Nr. 85 af s. D. § 24 b ere fritagne for Paaligning af Ejendoms-skyld saavel til Staten som til Kommunerne. I Overensstem-

¹⁾ Tillæg til Lovsaml. for 1866.

melse hermed er Bestemmelsen i § 12 a i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg affattet. Med Hensyn til den kommunale Beskatning af faste Ejendomme i Frederiksberg Kommune skal anføres, at ifølge § 2 b i Lov Nr. 104 af 29. April 1913 ere Jernbaner undtagne fra den i §'en nævnte Beskatning.

Foran Side 270—71 er det oplyst, at den omhandlede Skattefrihed dog kun gælder for de til selve Jernbaneanlægene anvendte Grunde, men ikke f. Eks. for Arealer, som ere overdragne en Jernbane i Henhold til § 13 i Forordningen af 5. Marts 1845. I visse Tilfælde kan det volde Tvivl, om de af Jernbanerne benyttede Arealer skulle henføres til de skattefrie eller til de skattepligtige; saaledes har der til forskellige Tider været rejst Spørgsmaal om, hvorledes de til Jernbaner udlagte Grusgrave i den omhandlede Henseende skulle behandles. Med Hensyn til et saadant Grusgravsareal er det i Skrivelse af 20. April 1875¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Landinspektør E. udtalt: »at da det paagældende Areal er indtaget for bestandigt til Benyttelse for Jernbanen, vil Hartkornet og Gammelskatten af samme i Henhold til Forordningen 5. Marts 1845 § 16 være at føre til Afgang i Matrikulen«. Angaaende Spørgsmaalet om Vurdering til Ejendomsskyld i Henhold til Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903 af Jernbanernes Grusgravsarealer er det i Skrivelse af 9. Januar 1905¹⁾ fra Skattedepartementet til Ministeriet for offentlige Arbejder udtalt, at nævnte Departement maa holde for, »at de til Brug for en Jernbane udlagte Grusgrave, saafremt de ligge isolerede, ikke kunne henregnes til Jernbaneanlægget og følgelig paa sædvanlig Maade maa være Genstand for Vurdering, medens det modsatte formentlig maa siges at være Tilfældet, saafremt de nævnte Arealer ere beliggende paa selve Jernbanens Terræn og udgøre Tilbehør til dette«. Det kan i øvrigt fremhæves, at man i Praxis betragter som henhørende til Jernbanen ogsaa Grusgravsarealer, som ligge i nogen Afstand fra samme, naar de

¹⁾ Utrykt.

ere erhvervede med Ejendomsret for Banen og tillige ere forbundne med denne ved et permanent Spor. Om, hvorvidt der skal svares kommunal Ejendomsskyld af et umiddelbart op til en Jernbane stødende Areal, hvorpaa findes en Grusgrav til Brug for Banen, har Indenrigsministeriet i en Skrivelse af 4. Marts 1911¹⁾ til Ministeriet for offentlige Arbejder udtalt, at samme for sit Vedkommende maa holde for, »at den Del af Arealet, som benyttes til Grusgrav, under de foreliggende Omstændigheder i Medfør af Bestemmelsen i § 24, Punkt b i Lov Nr. 85 af 15. Maj 1903 kan anses fritagen for Paaligning af kommunal Ejendomsskyld, hvorimod den Del af Arealet, der ifølge det oplyste er overladt til Anvendelse i andet Øjemed (Landbrug), ikke omfattes af den i bemeldte Lovbestemmelse hjemlede Fritagelse for Ejendomsskyld«.

Paa lignende Maade forholder det sig med Hensyn til Spørgsmaal om Afgiftsydelse af de Jernbanerne tilhørende Bygninger. I saa Henseende er det angaaende Spørgsmaalet om Udredelse af Bygningsafgift²⁾ i Skrivelse af 21. November 1868³⁾ fra Indenrigsministeriet til Finansministeriet udtalt, »at man i Henhold til allerhøjeste Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 3 maa anse alle de til Jernbanedriften nødvendig hørende Bygninger som skattefri uden Hensyn til, om den Grund, hvorpaa de ligge, er erhvervet ved tvungen Ekspropriation eller paa anden Maade, hvorimod Bygninger, der ligge paa Jernbaneselskabet tilhørende Grundstykker, uden at staa i umiddelbar Forbindelse med Banens Drift, ikke kunne anses som skattefri«.

I væsentlig Overensstemmelse hermed er en Landsover-samt Hof- og Stadsretsdom af 9. Maj 1870³⁾, hvorved fastslaaes, at det sjællandske Jernbaneselskab burde være fritaget for at svare Bygningsafgift af Stationsbygninger, forsaavidt

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Se nu § 1, 1. Stk. i Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903, hvorefter Bygningsafgiften til Staten er bortfalden, jfr. med Hensyn til den kommunale Beskatning § 21 i Lov Nr. 85 af 15. Maj 1903.

³⁾ U. f. R. 1870, S. 743.

angik de i samme værende til Bolig for Jernbanens Embedsmænd og Betjente benyttede Lokaler samt af Banevogterhuse, alt dog kun forsaa vidt og saa længe ikke nogen af Bygningerne eller Lejlighederne bortlejedes til Fremmede, hvorimod der ikke skønnes at være Hjemmel for Fritagelse for Bygningsafgift af en for den administrerende Direktør indrettet Bolig, beliggende paa et Sted udenfor den til Jernbaneanlægene anvendte Grund. Endvidere kan her anføres en Skrivelse af 27. Oktober 1879¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Kontorerne for Post- og Telegrafvæsenets Overbestyrelse, hvori det med Hensyn til Spørgsmaalet om Udredelse af Bygningsafgift og kommunal Arealskat af en af det sjællandske Jernbaneselskab opført, til Post- og Telegrafvæsenet udlejet Bygning paa Københavns Banegaard udtales, at der »vil være at svare Bygningsafgift af den heromhandlede Bygning, idet den Omstændighed, at Bygningen er udlejet til Staten ikke kan føre til noget modsat Resultat, jfr. Forordningen 1. Oktober 1802 § 34 og Finansministeriets Cirkulære af 28. Juni 1850, hvorefter kun de Staten tilhørende, men ikke de af den lejede Bygninger ere fritagne for Bygningsafgift. Man skal hertil føje, at efter det Forhold, hvori Arealskatten til Københavns Kommune ifølge Lov af 19. Februar 1861 § 2 staar til Bygningsafgiften, vil der, naar Ejendommen er bygningsafgiftspligtig til Staten, ikke kunne tilkomme Jernbaneselskabet Fritagelse for at svare kommunal Arealskat af Ejendommen«. At der ligeledes bør svares Arealskat af de paa en Banegaard til Restauration indrettede Lokaler, er i en Skrivelse af 3. Oktober 1911¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Ministeriet for offentlige Arbejder udtalt som førstnævnte Ministeriums Formening, ved hvilken Ministeriet for offentlige Arbejder har akkviesceret, se sammes Skrivelse af 8. Januar 1912¹⁾ til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Et Spørgsmaal om Udredelse af Husskat af Havneværkerne, Dampfærgestationen og Ventelokalene ved Nyborg Havn

¹⁾ Utrykt.

er i sin Tid i Praxis afgjort derhen, at der er betalt Husskat af Dampfærgen og Ventelokalerne, men ikke af Havneværkerne, efter at Indenrigsministeriet i en Skrivelse af 16. Oktober 1891¹⁾ til Generaldirektøren for Statsbanedriften havde udtalt, at Ministeriet ikke skønnede, at der i alt Fald forsaa vidt angik selve Havneværkerne i Loven af 11. Februar 1863 om den kommunale Beskatning i Købstæderne udenfor København havdes Hjemmel til at ansætte de ommeldte Anlæg til Husskat. Spørgsmaalet om, hvorvidt »fast Inventar« og Anlæg, der ikke ere egentlige Bygninger, saasom Kulgaarde, Folde, Hegn af Mur og Træ, Skarnkasser og lignende bør lades ude af Betragtning ved Opgivelse af Brandforsikringsværdier til Brug ved Beregning af Husskat, er af Indenrigsministeriet i en Skrivelse af 26. September 1911¹⁾ til Stats-Brandforsikringsfonden besvaret bekræftende.

Det kan sluttelig bemærkes, at Jernbaner ikke ere fritagne for at svare Skat til vedkommende Kommuner af Banners Indtægter, jfr. bl. a. Lov Nr. 85 af 15. Maj 1903 § 16. Ifølge denne Lovs § 18, 4. Stykke anses Nettoindtægten af Jernbanedrift kun for at falde i de Kommuner, i hvilke der findes Station, Stoppested eller for sig bestaaende Drifsanlæg eller Værksted. Endvidere ere Jernbanerne pligtige at svare Indkomstskat til Staten, jfr. Lov Nr. 144 af 8. Juni 1912 § 2.

I denne Forbindelse kan endelig fremhæves, at Jernbanerne, naar deres Grund i København eller i de øvrige Købstæder eller paa Frederiksberg støder op til offentlig Gade, bestyret af Kommunen, eller til en tidligere privat Gade, der overtages af vedkommende Kommune, i Mangel af særlig Overenskomst paa lignende Maade som andre Grundejere ere pligtige at yde visse Bidrag til Istandsættelse og Brolægning af den paagældende Gade og eventuelt tillige Bidrag til Belysning og Renholdelse. Hvad de førstnævnte Bidrag angaar, findes der i Lovgivningen almindelige Bestemmelser om Grundejeres Forpligtelser i §§ 2, 3 og 7 i Lov af 14. December 1857

¹⁾ Utrykt.

om Gader, Veje og Vandløb i København, i § 16 i Lov af 11. Februar 1863 om Købstædernes kommunale Beskatning og i § 21 i Lov af 26. Maj 1868 om Købstadkommunernes Styrelse. Med Hensyn til Forholdene i Frederiksberg Kommune kan henvises til en Højesterets Dom af 14. Januar 1913¹⁾, hvorved det er statueret, at Indenrigsministeriet for nævnte Kommunes Vedkommende kan stadfæste Bestemmelser, svarende til de ved Loven af 14. December 1857 for København fastsatte af her omhandlede Art. Vedrørende Omfanget af Bestemmelsen i § 3 i denne Lov kan henvises til en Højesterets Dom af 22. April 1885²⁾. Jernbanernes Pligt i de foran omhandlede Henseender har i sin Tid været bestridt fra Statsbanernes Side, idet der har været henvist til, at de foran omhandlede Lovbestemmelser formentlig alene kunde antages at gælde for matrikulerede Ejendomme, medens de til Jernbaner inddragne Ejendomme jo udgaa af Matrikullen³⁾; men ved Højesterets Dom af 23. December 1901⁴⁾ bleve Statsbanerne kendte pligtige til at bidrage til Dækning af Udgifterne ved den første Istandsættelse af to til Jernbanens Terræn stødende Gader i Aarhus, hvilke af Byraadet vare erklærede for offentlige. I dette Tilfælde drejede Sagen sig om Bidrag til Udgifter vedrørende tidligere private Veje, der vare overtagne af Kommunen, jfr. § 2 i Loven af 14. December 1857. Senere har det Spørgsmaal af Statsbanerne været forelagt Domstolene, hvorvidt en Kommune, naar den — tildels eller væsentligt paa egen Grund — anlægger en ny Vej og samtidig brolægger den, kan ligne Udgifterne til Brolægningen paa vedkommende Grundejere. Ogsaa i dette Tilfælde bleve Statsbanerne ved Højesterets Dom af 22. Januar 1908⁵⁾ kendte pligtige at yde Bidrag, men det bør dog fremhæves, at Resultatet ikke er bygget paa Loven af 1857, som formentlig ikke kunde afgive

¹⁾ U. f. R. 1913, A. S. 193.

²⁾ U. f. R. 1885, S. 636.

³⁾ Jfr. den i U. f. R. 1900, B., S. 339 citerede Hof- og Stadsrets Dom.

⁴⁾ U. f. R. 1902, S. 54.

⁵⁾ U. f. R. 1908, A. S. 345.

Hjemmel for et saadant Resultat¹⁾, men derimod paa en foreliggende særlig Overenskomst.

Naar en Kommune i Medfør af en af de foran omhandlede Bestemmelser har paalignet en Jernbane et Brolægningsbidrag, vil Jernbanen dog, naar den finder sig forurettet ved Kommunalbestyrelsens Bestemmelse om Fordelingen af Bidraget mellem de forskellige Grundejere, i Medfør af § 17 i Loven af 14. December 1857 kunne indanke Sagen for Indenrigsministeriet til endelig Afgørelse. Da Jernbanerne hyppig kunne have en betydelig Facade til en Gade, i hvis Tilstand de i Virkeligheden — i Modsætning til andre Ejere af Grunde ved samme — ere uden Interesse, vil Banerne i saadanne Tilfælde have et naturligt Krav paa, at der kun paalignes dem et forholdsviis ringere Bidrag end de øvrige Grundejere. Dette er ogsaa i Praksis erkendt i Tilfælde, hvor Spørgsmaal om Fastsættelse af Størrelsen af Banernes Bidrag har været forelagt Indenrigsministeriet; saaledes har nævnte Ministerium i et Tilfælde, hvor en Kommunalbestyrelse havde paalignet Statsbanerne at udrede Halvdelen af det samlede hos Grundejerne opkrævede Bidrag, nedsat dette til $\frac{1}{4}$, medens $\frac{1}{4}$ maatte afholdes af Kommunens egen Kasse; i et andet Tilfælde blev Banernes Bidrag nedsat fra Halvdelen til $\frac{1}{3}$, medens Resten af det Banerne paalignede Bidrag maatte bæres af Kommunen, jfr. Skrivelser af 24. Oktober 1902²⁾ og af 3. Februar 1904²⁾ fra Indenrigsministeriet til Ministeriet for offentlige Arbejder.

b. Afslutning af Overenskomster i Anledning af Banens første Anlæg samt Udstedelse og Overdragelse af Aktiebrev og Forskrivninger til Statskassen og til Kommuner og private, som have ydet Bidrag til *Jernbaneanlæg*, kan i Almindelighed foregaa *uden Brug af stemplet Papir*. Forsaavidt der, for at tilvejebringe den fornødne Kapital til Anlægget, optages Laan

¹⁾ Resultatet ses ikke at kunne finde Hjemmel i § 2 eller § 3 i Loven af 1857, og selv om man maatte opfatte Lovens § 7 som mere end en Overgangsbestemmelse, ses den dog kun at omhandle Gadeanlæg »over privates Grund«, men ikke over Grund, som vedkommende Kommune selv ejer.

²⁾ Utrykt.

mod Prioritet i samme, kunne de Obligationer, der udstedes for deslige Laan, som Regel ligeledes udfærdiges paa ustemplet Papir og transporteres uden Brug af Stempel, se Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 § 13, Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 4, Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 16. Februar 1856, Lov af 17. Marts 1856, Lov af 4. Marts 1857 § 4, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 10. Marts 1861 § 10, Lov af 9. December 1861, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 3, Lov af 21. Juni 1867 § 4, Lov af 20. November 1868, Lov af 26. Februar 1869 § 4, Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 § 4, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 4, Lov Nr. 72 af s. D. § 2, 1. Stykke, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 44 af s. D. § 4, Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 3, Lov Nr. 84 af 25. Maj 1881 § 3, Lovene Nr. 58 og 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lovene Nr. 52 og 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 54 af s. D. § 6, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 6 b, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4, Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 12 b samt (som Eksempler) § 23 c i den under 18. Januar 1879 bekendtgjorte Koncession af 17. Januar s. A. paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hillerød til Græsted og § 32 b i den foran nævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914.

Ved en Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 7. September 1874¹⁾ er det fastslaaet, at det af de førstnævnte Overenskomster kun er de umiddelbart til Baneanlæggets Fremme sigtende Kontrakter, som ere stempelfrie, men ikke de Kontrakter, hvorved samtlige den oprindelige Entreprenørs Rettigheder eller Forpligtelser overføres paa andre alene i Vedkommendes egen Interesse.

Det er en Selvfølge, at Kontrakter, som efter Baneanlæggets Fuldførelse oprettes vedrørende Banens Vedligeholdelse eller Drift, maa underligge Stempelovgivningens almindelige Bestemmelser, jfr. ogsaa en udtrykkelig Udtalelse i saa Hen-

¹⁾ U. f. R. 1875, S. 3.

seende i Skrivelse af 4. September 1877¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Direktøren for Statsbanerne. At specielt Kontrakter mellem en Jernbane og en Restauratør om Drift af en Restauration paa Banens Omraade ere stempelpligtige, er udtalt i Skrivelse af 6. Oktober 1888¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Generaldirektøren for Statsbanerne.

Hvad angaar Stempelfriheden for Aktiebrevne bemærkes, at denne i Henhold til Skrivelse af 12. Oktober 1874¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Bestyrelsen for Privatbanken i København tillige omfatter Forstærkningsfonds-Aktier af den i Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 § 5, jfr. §§ 21 og 22 i Koncession af 29. Marts 1873, omhandlede Art.

Med Hensyn til den i visse Love og Koncessioner hjemlede Stempelfrihed af Obligationer for Laan mod Prioritet i en Jernbane er det i Skrivelse af 24. December 1885¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Horsens—Juelsminde Jernbane udtalt, at der ikke var Hjemmel for Stempelfrihed for en Obligation, udstedt uden Panteret i Baneanlægget for et Laan til Dækning af et ved en Jernbanes Anlæg opstaaet Underskud og til Supplering af Driftsmateriellet.

Denne Afgørelse er bygget paa de ret snævre Udtryk i den under 10. August 1882 bekendtgjorte Koncession af 9. s. M., § 21 c.

I Modsætning hertil er det i Skrivelse af 26. Marts 1914¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner i Jylland (efter Brevveksling med Skattedepartementet) fastslaaet, at der i § 12 b i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, jfr. § 32 b i den under 23. Juni 1909 bekendtgjorte Koncession af 15. s. M. paa Kolding Sydbaner, haves Hjemmel for Stempelfrihed for Veksler, som af Bevillingshaverne paa en Jernbane udstedes for midlertidig at tilvejebringe den til Jernbanens Anlæg fornødne Kapital.

c. Der indrømmes Koncessionshaverne paa *Jernbaner* *Godtgørelse for Indførselstold af de Genstande, som anvendes til*

¹⁾ Utrykt.

Anlægget af Banen og dennes første Forsyning med Driftstilbehør, dog at Koncessionshaverne i Henseende til Bevislighederne for det indførtes Værdi og Anvendelse efter Bestemmelsen saavel som til Kontrollen hermed vil have at underkaste sig de Forskrifter, som herom gives af Ministeren, jfr. Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 § 14, Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 5, Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 15. Februar 1857 § 2, Lov af 4. Marts 1857 § 6, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 10. Marts 1861 § 12, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 5, Lov af 21. Juni 1867 § 4, Lov af 20. November 1868, Lov af 26. Februar 1869 § 4, Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 § 4, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 4, Lov Nr. 72 af s. D. § 2, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 44 af s. D. § 4, Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 3, Lov Nr. 84 af 25. Maj 1881 § 3, Lovene Nr. 58 og Nr. 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lov Nr. 52 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 53 af s. D. § 3, Lov Nr. 54 af s. D. § 6, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 6 c, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4, Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 12 c samt (som Eksempel) § 32 c i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted.

Toldgodtgørelsen tilstaaes kun for de til Banens Anlæg anvendte Materialier og dens første Forsyning med Driftsmateriel, ikke for Materialier til senere Baneudvidelser eller senere Materielanskaffelser, jfr. Skrivelse af 24. Juni 1887¹⁾ fra Indenrigsministeriet til Generaldirektoratet for Skattevæsenet, hvori udtales, at man maa holde for, at der ikke haves Hjemmel til at indrømme en Jernbane Toldgodtgørelse for nogle Vogne, som ikke skønnedes at henhøre til Banens første Forsyning med Driftsmateriel. Med Hensyn hertil bemærkes, at der hyppig umiddelbart efter en Jernbanes Aabning for Drift viser sig Nødvendighed for at supplere Driftsmateriellet med et yderligere Antal Vogne, Lokomotiver o. l.

¹⁾ Utrykt.

Forsaavidt saadanne supplerende Anskaffelser ske for Jernbaneanlæggets Regning, maa der formentlig ogsaa her blive Anvendelse for Bestemmelsen om Toldfrihed. Det er ifølge Udrykkene i vedkommende Love og Koncessioner en Selvfølge, at Godtgørelsen indrømmes saavel af Genstande, der i færdig Stand indføres til Jernbaneanlægget, som af Raamaterialier, der af indenlandske Fabrikanter indføres fra Udlandet for at anvendes til Genstande, som skulle leveres til Jernbaneanlægget, jfr. Indenrigsministerens Svar paa en i Landstinget om dette Spørgsmaal i Januar 1863 stillet Forespørgsel¹⁾. Som oplyst af Ministeren sidstnævnte Sted, er Forholdet det, at man ikke blot eftergiver Tolden for Materialier, som direkte indføres til Anvendelse ved Jernbaneanlægget, men ogsaa tilbagebetaler allerede erlagt Told af Varer, f. Eks. indforskrevet Tømmer, der blive anvendte til Jernbaneanlæg, selv om det ikke er indført til selve Jernbaneanlægget, men er taget fra et ældre Lager her i Landet.

Om Jernbaneanlægene maatte have Krav paa Godtgørelse af Tolden ikke blot for Materialier, som straks indgaa i Anlægene, men tillige for Beholdninger, som blive tilovers ved Anlægene og henlægges for senere at anvendes som Reserver eller til Vedligeholdelse af det fuldførte Anlæg, er naturligvis tvivlsomt. Spørgsmaalet er i Skrivelse af 28. Marts 1874²⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner med Hensyn til et Parti Telegrafkabel, som var anskaffet til Nedlæggelse mellem Sjælland og Falster til Brug for et Jernbaneanlæg, men blev tilovers og derefter ønskedes anvendt til senere Vedligeholdelse af det nedlagte Søkabel, besvaret derhen, at den Toldfrihed, der er indrømmet for de til det første Anlæg af Jernbaner m. v. indførte Materialier, ikke kunde udvides til ogsaa at gælde med Hensyn til de Materialier, der samtidig indføres til Anlæggenes Vedligeholdelse. I Modsætning hertil er det ved en Skrivelse af 27.

¹⁾ Rigsdagstidende for 1862—63, Landstingets Forhandlinger, Sp. 1506, 1540 og 1732—34.

²⁾ Utrykt.

Februar 1914¹⁾) fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne (efter Brevveksling med Generaltolddirektoratet) fastslaaet, at der ikke kræves betalt Told af de til en Jernbanes Anlæg anskaffede Materialier, fordi de, efter at være blevne tilovers ved Anlægget, overføres til Banens Drift som en Reservebeholdning.

Toldbegunstigelsen har været indrømmet ikke alene for Materialier, som indføres i selve Jernbaneanlægene eller disses Tilbehør, men ogsaa med Hensyn til det ved Anlægene anvendte Arbejdsmateriel, jfr. Skrivelse af 28. Juli 1870¹⁾) fra Indenrigsministeriet til Vandbygningsdirektøren.

I en Skrivelse af 22. Februar 1913¹⁾) har dog Generaltolddirektoratet udtalt, at Toldfriheden ikke omfatter Værktøj, der kun finder en midlertidig Anvendelse ved selve Udførelsen af Anlægget og saaledes ikke indgaar som integrerende Del af dette. Hermed kan sammenholdes en Skrivelse af 28. Januar 1886¹⁾) fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de lolland-falsterske Jernbaner, hvori meddeles, at Generaldirektoratet for Skattevæsenet har udtalt, at Maskiner og Redskaber, der kun finde ganske midlertidig Anvendelse ved selve Udførelsen af Anlægget og ikke indgaa som integrerende Dele i Banen med Tilbehør, ikke antages at falde ind under den ved Koncessionen tilsagte Toldfrihed, men bør toldbehandles ved Indførselen, hvorefter Tolden eventuelt kan forventes tilbagebetalt, naar det skulde vise sig, at Genstandene efter stedfunden Afbenyttelse ved Anlæggets Udførelse bringes til vedvarende Anvendelse ved dette eller genudføres af Landet.

Nogen Usikkerhed har der hersket med Hensyn til, hvorledes der i den ommeldte Henseende bør forholdes med de til Anlæggenes Fremstilling anvendte Materialier, forsaavidt disse henhøre til »res quæ usu consumuntur«. I Indenrigsministeriets nysånførte Skrivelse af 28. Januar 1886 meddeles det (efter Brevveksling med Generaldirektoratet for Skattevæsenet), at der for de Stenkul, der forbruges under Anlægget, vil kunne ind-

¹⁾ Utrykt.

rømmes Toldfrihed. I en senere Skrivelse, nemlig af 23. Maj 1893¹⁾, til Indenrigsministeriet udtaler Generaldirektoratet for Skattevæsenet, at der efter sammes Formening ikke bør indrømmes Toldfrihed for Olie, Stenkul og lignende, der vel anvendes til et Baneanlæg, men dog ikke kunne siges at indgaa permanent som integrerende Dele af samme. Paa lignende Maade har Indenrigsministeriet udtalt sig i en Skrivelse af 17. Juli 1896¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved den sydfynske Jernbane og Ministeriet for offentlige Arbejder i en Skrivelse af 18. August 1904¹⁾ til Generaldirektionen for Statsbanerne.

At Toldgodtgørelse ikke kan tilstaaes for ældre Materialier, der — uden at der tidligere har været ydet Toldgodtgørelse for disse — f. Eks. have været anvendte af en anden (ældre) Jernbane og nu afhændes til Brug ved et nyt Jernbaneanlæg, er udtalt i en Skrivelse af 18. December 1905¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Angaaende den nærmere Fremgangsmaade i Henseende til Tilbagebetaling af allerede erlagt Told af Materialier, som anvendes til et Jernbaneanlæg, kan mærkes Skrivelse af 18. Januar 1901¹⁾ fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet til Ministeriet for offentlige Arbejder, jfr. dette Ministeriums Skrivelse af 18. Februar s. A. til Generaldirektoratet for Statsbanedriften, hvorefter saadan Tilbagebetaling kun bevilges paa Betingelse af, at Varerne forinden Anvendelsen ere foreviste for Toldvæsenet, og dette har udregnet og attesteret Tolden. Med Hensyn til den Kontrol, som ifølge Koncessionerne skal føres med de paagældende Materialiers Anvendelse, skal oplyses, at saadan Kontrol udøves af Mænd, som af Ministeriet specielt bemyndiges til overfor Toldvæsenet at afgive de i saa Henseende fornødne Attestationer, som Regel de af Bevillingshaverne valgte kontrollerende Ingeniører ved Jernbaneanlægget eller en af Bevillingshaverne selv, og at de enkelte Toldsteder, over hvilke Materialier indføres til Brug for Anlægget, erholde særlig Instruktion angaaende Ordningen.

¹⁾ Utrykt.

3. Statstilskud.

Til Gennemførelsen af den aldeles overvejende Part af de private *Jernbaner* her i Landet er der fra Statens Side ydet Bidrag, jfr. i saa Henseende allerede Bestemmelsen i § 4 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840. De til de enkelte Jernbaner ydede Bidrag have været forskellige i Størrelse, og Bidragene ere ogsaa ydede under forskellige Former. En udførlig Oversigt i saa Henseende findes optagen i Bilag 115 (Side 379) til den under 10. September 1906 afgivne Betænkning af den af Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. April 1904 nedsatte Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Anlæg af nye Jernbaner. Som oplyst nævnte Sted ere de forskellige Former, hvorunder Staten har ydet Støtte til private Jernbaneanlæg, følgende:

a. Staten har garanteret 4 pCt. aarlig Rente af de Kapitaler, som ere medgaaede til Anlæg af følgende private Jernbaner:

København—Korsør	Jernbane, ¹⁾
København—Helsingør	— , ¹⁾
Hellerup—Klampenborg	— , ¹⁾
Roskilde—Masnedsund	— , ¹⁾
Frederiksberg—Frederikssund	— , ¹⁾
den østsjællandske	— og
de lolland-falsterske Jernbaner (Banerne	
Nykøbing—Nakskov og Maribo—Rødby),	

se Lov af 27. Februar 1852, §§ 2, 5 og 7, Lov af 13. Marts 1863 § 2, Lov af 21. Juni 1867 § 5, Lov af 26. Februar 1869 § 5, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 8, Lov Nr. 44 af 4. Maj 1875 § 7 og Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 §§ 5 og 7.

¹⁾ Staten har senere købt Banen i Henhold til Lov Nr. 89 af 2. Juli 1880.

b. Staten har udredet Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne til følgende private Jernbaner:

Odense—Bogense	Jernbane,
Randers—Hadsund	— ,
Aarhus—Odder—Hou	— ,
Horsens—Juelsminde	— ,
Horsens—Tørring	— og
Odense—N. Broby—Faaborg	—

jfr. Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 2, sammenholdt med Lov Nr. 62 af 30. Marts 1883, Lov Nr. 84 af 25. Maj 1881 § 2, sammenholdt med Lov Nr. 62 af 30. Marts 1883, Lov Nr. 59 af 12. Maj 1882 § 2, Lov Nr. 58 af 12. Maj 1882 § 2, Lov Nr. 52 af 12. April 1889 § 2, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 2.

Her kan endvidere anføres Bestemmelsen i § 9, 2. Stykke i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, hvorefter et lignende Bidrag er ydet til Anlæg af Jernbanen fra Odense over Brænderup til Middelfart med Sidebane til Bogense og kan ydes til en Jernbane fra Faaborg eller et Punkt paa Ringe—Faaborg Banen til Svendborg eller et Punkt paa Odense—Svendborg Banen.

c. Staten har udredet 80,000 Kr. pr. Banemil samt Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne til den private Jernbane fra Aarhus til Ryomgaard¹⁾, jfr. Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 §§ 2 og 4.

d. Staten har udredet 80,000 Kr. pr. Banemil mod Aktieret næsteftter Præferenceaktierne (de øvrige Aktier) samt Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne uden Aktieret herfor til følgende private Jernbaner:

Odense—Svendborg	Jernbane,
Randers—Grenaa	— , ¹⁾
Silkeborg—Herning	— , ²⁾

¹⁾ Staten har senere købt Banen i Henhold til Lov af 18. Februar 1881.

²⁾ Købt af Staten i Henhold til Finanslov for 1875—76, § 27 II c og Lov Nr. 78 af 16. Juni 1879, § 2, 2. Stykke.

Vemb—Lemvig Jernbane og
Viborg—Aalestrup — 1),

jfr. Lov Nr. 72 af 23. Maj 1873, §§ 2 og 3, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 §§ 2 og 3 og Lov Nr. 54 af 12. April 1889 § 3.

e. Staten har udredet et Bidrag af i alt 100,000 Kr. mod Aktieret efter Præferenceaktier for indtil Halvdelen af Anlægssummen samt Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne uden Aktieret til Vejle—Give Jernbane²⁾, jfr. Lov Nr. 53 af 12. April 1889 § 2 og Lov Nr. 50 af 11. April 1890.

f. Staten har bidraget $\frac{1}{4}$ af Anlægssummen, dog ikke ud over 250,000 Kr., mod Aktieret næstefters Præferenceaktierne til Kommuner og private, til Hillerød—Græsted Jernbane, jfr. Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 9.

Paa tilsvarende Maade har Staten ydet Bidrag til Forlængelsen af nævnte Jernbane til Gilleleje, jfr. Lov Nr. 84 af 8. Maj 1894 § 5.

g. Statskassen har i Henhold til Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 2 til den private Jernbane fra Frederikshavn til Skagen ydet et uopsigeligt Laan, svarende til $\frac{2}{3}$ af Anlægssummen, dog ikke ud over 100,000 Kr. pr. Banemil mod 1ste Prioritets Panteret i Banen med Tilbehør samt $\frac{2}{3}$ af det aarlige Driftsoverskud, efter at Henlæggelse til Reservefond har fundet Sted, og efter at den øvrige Anlægskapital har faaet 4 pCt.

h. Den i nyere Tid almindeligste Form, hvorunder Staten har ydet Bidrag til private Jernbaner, er den, at Staten har udredet en Brøkdel (i de fleste Tilfælde Halvdelen) af samtlige til vedkommende Jernbanes Anlæg medgaaende Udgifter (for et enkelt Anlægs Vedkommende dog med Undtagelse af Udgifter til Ekspropriation og til Anskaffelse af Driftsmateriel) mod fuld Aktieret, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 3, jfr. § 9, og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 9. Da de fra anden Side tilvejebragte Bidrag til Jernbanerne navnlig i nyere Tid

¹⁾ I denne Bane har Staten Aktieret lige med Kommunerne.

²⁾ Overtagen af Staten i Henhold til Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, § 1 b.

udelukkende eller dog i aldeles overvejende Grad udredes af de Kommuner, gennem hvis Distrikter Jernbanerne føres, er det i Virkeligheden noget misvisende, at betegne Banerne som »private«; de ere i Virkeligheden offentlige Virksomheder, drevne af Staten og vedkommende Kommuner i Forening, og Betegnelsen »Privatbaner« er saaledes kun Udtryk for, at Banerne ikke anlægges og drives alene for Statens egen Regning ved dennes Embedsmænd, altsaa i Modsætning til Begrebet »Statsbane«.

I Henhold til de nys anførte Lovbestemmelser kan der under Anlægskapitalen henregnes et efter Ministerens Skøn passende Beløb til Bestridelse af Omkostningerne ved Anlægskapitalens Tilvejebringelse og Forrentning under Arbejdets Udførelse. Uagtet Lovens Bestemmelser herom nærmest synes at forudsætte, at de paagældende Beløb fastsættes i de enkelte Tilfælde efter Ministerens Skøn over de konkrete Forhold, har der dog i denne Henseende i Praksis uddannet sig visse almindelige Regler f. Eks. for Beregning af Rente-tillæg, men disse Regler ere saa specielle, at de her ikke nærmere skulle udvikles.

Ifølge Bestemmelse, som plejer at optages i vedkommende Koncession, jfr. f. Eks. § 14 i den under 11. Marts 1914 bekendtgjorte Eneretsbevilling af 5. s. M. til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted, finder endelig Afregning med Hensyn til Statens Bidrag først Sted, efter at Banens Anlægsregnskab er aflagt og ved Ministeriets Foranstaltning revideret. Forskud paa Bidraget stilles dog ligeledes ved Koncessionernes Bestemmelser i Udsigt, og saadanne udbetales almindeligvis, efterhaanden som Anlægget skrider frem, pro rata i Forhold til Størrelsen af de af Bevillingshaverne bevislig anvendte Bekostninger paa Anlægget, jfr. ligeledes § 14 i nysnævnte Koncession.

I de Jernbaner, ved hvilke Statskassen deltager i Anlægsudgifterne i det hele, maa Prioritetslaan ikke optages og Fortrinsaktier ikke udstedes, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 3 i Slutningen, Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 9 i Slutningen samt

(som Eksempel) § 15, 2det Stk., i nysnævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914.

I de Tilfælde, hvor Staten som Bidragyder til et Jernbaneanlæg faar almindelig Aktieret, bestemmes Statens Stemmenantal ved det paagældende Jernbaneselskabs Generalforsamlinger efter det af Staten ydede Bidrags Størrelse, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 3, 2det Stk. og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 9, 3die Stk. Endvidere plejer der ogsaa ved de for Jernbaneselskabet udfærdigede Love at tilsikres Staten en Indflydelse i Selskabets Bestyrelse, svarende til Størrelsen af dens Aktiekapital; men Staten har dog i enkelte Tilfælde, hvor der ved Gennemførelse af dette Princip vilde gives den en i Forhold til de øvrige Aktionærer overvejende Indflydelse i Bestyrelsen, renunceret paa sin Overvægt i saa Henseende, saaledes at Bestyrelsesmedlemmernes Antal er delt ligelig mellem Staten og de øvrige Bidragydere, jfr. saaledes Skrivelse af 9. Oktober 1914¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Bestyrelsen for Hammel—Aarhus Jernbane; derimod savner Ministeriet Hjemmel til iøvrigt at opgive sin Overvægt som Hovedaktionær, specielt hvor Talen er om Stemmegivning ved Banens Generalforsamlinger, jfr. de nys anførte Lovbestemmelser.

Angaaende en i ældre Tid anvendt særegen Form for Statstilskud til Anlæg af private Jernbaner, nemlig gennem vederlagsfri Afgivelse af de Staten tilhørende, til Anlægene inddragne Grundstykker, henvises til, hvad der er oplyst foran Side 238—39 i Udviklingen om Ekspropriation.

4. *Jernbaneskyld.*

Ifølge Lov Nr. 105 af 18. April 1910, jfr. § 33 i den foran nævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914, svares der af den

¹⁾ Utrykt.

Værdistigning, som ved de i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 nævnte nye *Jernbaneanlæg* tilføres bebyggede eller ubebyggede Ejendomme eller Dele af saadanne, en særlig tidsbegrænset Afgift, der benævnes Jernbaneskyld. For saadanne Privatbaneanlægs Vedkommende, der i Henhold til Loven af 1908 udføres uden Tilskud fra Statskassen, svares Jernbaneskyld dog kun, naar de paagældende Bevillingsansøgere, inden Bevillingen meddeles, fremsætte Begæring derom for Ministeren for offentlige Arbejder, og denne efter samtlige foreliggende Omstændigheder finder Anledning til at imødekomme Begæringen, jfr. Loven af 1910 § 1.

Den Ejendommene tilførte Værdistigning udfindes ved en særlig Vurdering, som foretages af de i Lov om Ejendomsskyld af 15. Maj 1903 § 9 ommeldte Vurderingsraad. Ministeren for offentlige Arbejder kan tilforordne Vurderingsraadene særlig sagkyndig Medhjælp ved Jernbaneskyldens Fastsættelse (Lovens § 2). I Praksis har Forholdet udviklet sig saaledes, at der tilforordnes Raadene en Landinspektør til Medhjælp.

Med Hensyn til de Krav, der i Henseende til Habilitet kunne stilles til Vurderingsmændene, kan mærkes Skrivelser af 31. Januar¹⁾ og 28. Februar 1911¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Skattedepartementet, hvorefter den Omstændighed, at vedkommende er Bevillingshaver paa Jernbaneanlægget (Formand for Bevillingshaverne), men dog ikke Bidragyder til samme, ikke skønnes at kunne bevirke nogen saadan Interesse for ham, der kunde gøre ham inhabil til at deltage i Vurderingerne.

Regler for Vurderingerne findes optagne i Lovens §§ 3 og 4. Nærmere Instruktion er givet ved Meddelelse Nr. 136 af 15. Juni 1911 fra Skattedepartementet²⁾ og samme Departements Cirkulære Nr. 294 af 1. Oktober 1913³⁾.

Den første Vurdering til Jernbaneskyld kan ikke finde Sted, førend vedkommende Jernbanes Retningslinie og dens

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Ministerialtidende A. 1911, S. 136.

³⁾ Ministerialtidende A. 1913, S. 313.

Stationers Beliggenhed ere endeligt approberede af Ministeriet for offentlige Arbejder, se Lovens § 3, jfr. ogsaa Skrivelse af 21. April 1914¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Skattedepartementet.

Samtlige af Vurderingsraadet truffne Afgørelser vedrørende Jernbaneskylden kunne af Vurderingsformanden samt af den afgiftspligtige og de afgiftsberettigede indankes for det i Loven af 15. Maj 1903 § 12 omhandlede Overskyldraad, se Loven af 18. April 1910 § 8, hvori indeholdes nærmere Bestemmelser i saa Henseende.

Udgifterne til Vurderingerne — derunder til Vederlag og Dagpenge m. v. til Vurderingsraadets og Overskyldraadets Medlemmer — afholdes forskudsvis af Statskassen, men belastes ved senere Opgørelse Bevillingshaverne (Lovens § 10). Honorarerne til Vurderingsformændene (m. fl.) fastsættes af Ministeriet for offentlige Arbejder i Forening med Skattedepartementet, og til Statskassen svares for Optrækkningen af Jernbaneskylden et Vederlag af $1\frac{1}{2}$ pCt. af det indkomne Beløb, jfr. Skrivelse af 31. Marts 1913¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Skattedepartementet.

Af den ved Vurderingen udfundne Værdistigning som Følge af Jernbaneanlægget svares Jernbaneskyld, dog kun for saa vidt Værdistigningen overstiger 10 pCt. af Ejendommens eller den i Henhold til Lovens § 4 særligt vurderede Del af Ejendommens Værdi inden Baneanlægget (bortset fra dette), og den svares da af det overskydende Beløb, se Lovens § 5, 1. Stk. Jernbaneskylden bestaar i en aarlig Afgift af $1\frac{1}{4}$ pCt. af den saaledes bestemte Værdistigning, og udredes i 50 Aar fra den første Vurdering at regne (se § 6, 1. Stykke), dog kan Ejeren af en Ejendom, af hvilken der i mindst 30 Aar er betalt Jernbaneskyld, frigøre Ejendommen for Behæftelsen ved at betale den efter en aarlig Rente af 4 pCt. kapitaliserede Afgift for den tilbagestaaende Tid (§ 7).

¹⁾ Utrykt.

Jernbaneskylden hæfter paa den paagældende Ejendom, jfr. Lovens § 6, 2. Stykke, og § 9.

Om Forstaaelsen af Udtrykket »naar Jernbaneskyldens Størrelse er endelig afgjort« i Lovens § 9 har der været nogen Tvivl, hvilket har medført, at Ministeriet for offentlige Arbejder i en Skrivelse af 24. Oktober 1913¹⁾ til Skattedepartementet har udtalt sig herom. Udtalelsen gaar ud paa, at Udtrykket maa forstaas som det Tidspunkt, hvor vedkommende Oppebørselsmyndighed paa Grundlag af de af Vurderingsraadet modtagne Fortegnelser har beregnet Størrelsen af den paagældende Jernbaneskyld.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Jernbaneskylden bør betragtes som en Grundbyrde, er i Skrivelse af 18. Juli 1913¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Landbrugsministeriet besvaret derhen, at man, »da Lov om Jernbaneskyld af 18. April 1910 betegner Jernbaneskylden som en Afgift, og dennes Størrelse er foranderlig i 30 Aar efter den første Ansættelse, ikke skønner rettere end, at den nærmest maa sidestilles med Skatter«.

Angaaende Spørgsmaalet om Fordeling af Jernbaneskylden i Tilfælde af Udstykning er det i samme Skrivelse udtalt, at for saa vidt der ikke i Henhold til § 4, 1. Stykke, i Loven af 18. April 1910 ved Vurderingen til Jernbaneskyld af en Ejendom er sket nogen særlig Ansættelse for de enkelte Dele af Ejendommen, maa den ved Jernbaneanlægget fremkaldte Værdistigning og dermed Jernbaneskylden antages at fordele sig ligeligt over hele Ejendommen.

Jernbaneskylden udredes af Ejendommens Ejer, se Lovens § 6, der dog tillige indeholder Bestemmelser, hvorefter der, naar den behæftede Ejendom er overdraget til Brug af en anden end Ejeren, af denne kan kræves foretaget en Fordeling af Afgiften mellem ham selv og Brugeren.

Den indkomne Jernbaneskyld indbetales i Statskassen sammen med den Ejendommen paahvilende Ejendomsskyld

¹⁾ Utrykt.

og inddrives i Mangel af Betaling efter de for Ejendomsskyld gældende Regler, ligesom den har samme Fortrinsret og Panteret som denne, se Lovens § 6, 2. Stykke, 3. Punktum. Med Hensyn til Afgiftens Oppebørsel m. v. henvises til Skatte-departementets Cirkulære Nr. 88 af 8. Maj 1911¹⁾.

Jernbaneskylden kommer — efter at de med Opkrævningen forbundne Udgifter ere fradragne (§ 10 i Slutningen) — de i Jernbaneanlægene interesserede til gode i samme Forhold, som de have ydet Bidrag til Anlægene (Lovens §§ 11 og 12). I Lovens § 14 findes en Bestemmelse om, hvorledes der i det Tilfælde, at Jernbaneskylden for et Anlæg skulde indbringe et større Beløb end Banens Anlægssum, skal forholdes med det overskydende; men denne Bestemmelse vil næppe nogen Sinde faa praktisk Betydning paa Grund af Bestemmelsen i § 5 om 10 pCt.'s Fradraget.

De i § 5 i Lov Nr. 103 af 15. Maj 1903 nævnte Ejendomme ere fritagne for Vurdering til Jernbaneskyld. Afgiften svares ikke af de til Civillisten henlagte Ejendomme. Afgiftsfri ere endvidere Stats- og Kommuneejendomme, naar og for saa vidt de kun ere til offentlig Afbenyttelse og ikke anvendes i Erhvervsøjemed. Endvidere kan Ministeren for offentlige Arbejder fritage Skoler, Biblioteker, Museer, Hospitaler, Sygehuse, Stiftelser og lignende samt Markedspladser, saa længe og for saavidt de benyttes i offentligt Øjemed, jfr. Loven af 18. April 1910 § 5, 2. Stk. Med Hensyn til en til en Skole hørende (bortforpagtet) Jordlod er det i Skrivelse af 27. Juni 1913²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Bornholm udtalt, at medens Skolebygningerne — for saavidt de ikke allerede i Henhold til Lovens § 5, 2. Stk., 3. Pkt. ere fritagne for Jernbaneskyld — i Henhold til samme Bestemmelses 4. Pkt. fritages for Afgiften, saa længe de udelukkende benyttes til Skolelokaler og Lærerboliger med Tilbehør, savnes der Hjemmel for saadan Fritagelse for Jordloddens Vedkommende. I Skrivelse af 29. Maj 1912²⁾ til Amtmanden over Vejle Amt udtaler

¹⁾ Ministerialtidende A. 1911, S. 88.

²⁾ Utrykt.

nævnte Ministerium, at samme savner Hjemmel til at fritage en Ejendom, paa hvilken der er opført et Missionshus, for at svare Jernbaneskyld.

Aktier i et Privatbaneselskab, der oppebærer Jernbaneskyld, skulle, naar de udstedes til andre end Stat og Kommune, lyde paa Navn og noteres i Baneselskabets Bøger. De maa ikke transporteres til Ihænderhaverne og kunne naar som helst indkaldes af Baneselskabet til Indløsning med deres Paalydende, for saavidt Stat eller Kommune ogsaa er Aktiehaver i Selskabet. Er Banen anlagt udelukkende for private Midler, og Baneselskabet ligeledes oppebærer Jernbaneskyld, skal samme Regel være anvendelig, dog at Indløsningsretten i saa Fald tilkommer Staten i Forening med de Kommuner, hvorigennem Banen føres (Lovens § 13).

De anførte Bestemmelser, som ere optagne i Loven af den Grund, at man nærede nogen Betænkelighed ved at give private Adgang til at oppebære Andel i Jernbaneskylden, omfatte ikke direkte det Tilfælde, at Jernbane-Aktier, som oprindelig ere udstedte til Stat eller Kommune, afhændes til private. I Kraft af den i Jernbanekoncessioner almindelige Bestemmelse, hvorefter Ministeren fastsætter de fornødne Bestemmelser (Love) for Jernbanen, jfr. § 36, 2. Stykke, i den foran nævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914, har Ministeriet dog anset sig beføjet til at fastslaa, at Bestemmelserne i Jernbaneskyldlovens § 13 skulle udstrækkes til at omfatte de her nævnte Tilfælde, ogsaa forsaavidt hverken Stat eller Kommune længere er Aktiehaver i Selskabet, jfr. Skrivelse af 11. September 1911¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne. I Overensstemmelse hermed ere ogsaa de paagældende Bestemmelser i de senest udstedte Eneretsbevillinger affattede, se den fornævnte Bevilling af 5. Marts 1914 § 36, 3. Stykke.

¹⁾ Utrykt.

Rettigheder af de foran under 1—4 ommeldte Arter eller andre særlige Indrømmelser fra det offentliges Side tilstaaes ikke Koncessionshavere paa *Sporveje*. Hvad specielt angaar Spørgsmaalet om Ekspropriation til Sporvejsanlæg kan mærkes Indenrigsministeriets Skrivelse af 8. Juni 1865¹⁾ til den kgl. Kommissarius for den sjællandske Jernbane, hvori udtales, at Ekspropriation til en Havnesporvej i umiddelbar Forbindelse med en Jernbane ikke kunde finde Sted uden Erhvervelse af særlig Lovhjemmel, jfr. ogsaa samme Ministeriums Skrivelse af 2. December 1876²⁾ til Amtmanden over Odense Amt, i hvilken Skrivelse Ministeriet udtaler Betænkelighed ved at fremkomme med et Lovforslag alene indeholdende Bestemmelser om Ekspropriation af Jord til »Landevejs-Jernbaner«.

Angaaende dette Spørgsmaal og Spørgsmaalet om Ekspropriation til private Transportspor henvises i øvrigt til, hvad der er bemærket ovenfor i Afsnit 2., Side 33—34.

5. Retsbeskyttelse.

Den ved Sporvejs- og Jernbanekoncessionerne skabte Rets-tilstand danner en Del af den almindelige Retsordning og er som Følge deraf beskyttet paa samme Maade som denne er i sin Helhed. De ved Koncessionerne hjemlede Rettigheder og Tilstande kunne derfor haandhæves ved de samme Retsmidler, som almindeligvis ere hjemlede i Lovgivningen. *Anlægget* af Sporveje og Jernbaner vil i Reglen ikke give Anledning til andre Forhold og Situationer end lignende Virksomheder i andet Øjemed, og der har som Følge heraf heller ikke vist sig Trang til nogen Retsbeskyttelse af særegen Art for

¹⁾ Utrykt. Skrivelsen indeholder Ministeriets Resolution i den i Skrivelse af 24. Maj 1865 (Ussings Reskriptsamling) omhandlede Sag.

²⁾ Utrykt.

Anlæggenes Vedkommende. Anderledes stiller det sig med Hensyn til *Driftsvirksomhederne*.

Det, at Sporvogne og Jernbanetog ikke kunne fremføres uden ved Benyttelse af Skinner, medfører, at der efter Omstændighederne kan blive Trang til særlige Bestemmelser, som sikre Sporvejs- og Jernbanedriftens Udøvere, at der ikke lægges dem Hindringer i Vejen for en tilfredsstillende Fremførelse af deres Materiel ad Skinnerne. Endvidere giver den Omstændighed, at Bedrifter af de omhandlede Arter ifølge deres Natur let medføre Fare saavel for Personer og Gods, der befordres med Sporvognene og Jernbanetogene, som for andre Personer og andet Gods, naturligt Anledning til særlige Bestemmelser. Det bliver nedenfor Side 382—97 udviklet, at disse Forhold have medført forskellige Bestemmelser, som tilsigte at beskytte Trediemand, dels ved at skabe Sikkerhed ved Driften, dels ved at give en særlig Beskyttelse mod Skade, som maatte forvoldes ved den paagældende Bedrift; her skal derimod omtales de Bestemmelser, der af de anførte Hensyn maatte være givne *til Beskyttelse for den koncessionerede Virksomhed mod Handlinger fra Trediemands Side*, som kunne virke forstyrrende eller ødelæggende for Driftssikkerheden og Ordenen.

For *Sporvejenes* Vedkommende findes *ingen* særlige *Lovbestemmelser* til Fordel for eller Sikring af Driftsvirksomheden. Derimod kan i denne Sammenhæng nævnes de i Bekendtgørelse af 22. Oktober 1863¹⁾ fra Københavns Politi angaaende Sporvejen fra St. Annæ Plads til Frederiksberg omhandlede Bestemmelser til Afværgelse af de fra anden Gadefærdsel hidrørende Hindringer for en tilfredsstillende Fremførelse af Sporvogne i Gaderne.

Disse Bestemmelser gaa ud paa, at andre Køretøjer saavel som Ridende og Fodgængere skulle vige til Side for Sporvognene, at andres Vogne ikke maa holde eller noget hensættes eller henlægges saa nær Sporet, at Sporvognene ikke kunne passere, og at Overtrædelser af Bestemmelserne anses for strafbare paa

¹⁾ Lovsamlingen.

samme Maade som al anden Hindring af den lovlige Færdsel paa Gaden. Disse Bestemmelser maa som begrundede i Forholdenes Natur uden Tvivl anses for anvendelige med Hensyn til al Sporvognskørsel, jfr. Udtrykkene: »at Koncessionshaverne ifølge den nævnte Lov og Koncessionen have Eneret til paa Sporet at benytte særegne dertil konstruerede Vogne; at der saaledes maa tilkomme dem Ret til uhindret Kørsel paa Sporet«; se nu ogsaa Politivedtægt for København af 1. Marts 1913 § 34, 3die Stykke.

Med Hensyn til *Jernbaner* vilde Bestemmelser af lignende Art i Almindelighed være uden Betydning allerede som Følge af, at den Grund, hvorpaa Banelinierne ligge, sædvanligvis er Jernbanekoncessionshaverens egen, hvorfor han vil have det i sin Magt at hindre, at der paa Banelinierne opstaar nogen- somhelst Færdsel af Trediemand. De Farer, som ere forbundne med Jernbanedrift, have derimod medført særlige Love og andre Bestemmelser til Sikring for Driftsvirksomheden m. v.

A. I saa Henseende skal først nævnes Plakat af 5. Maj 1847, som af Hensyn til den Fare for Brandskade, som er forbunden med, at Bygninger, tækkede med Straa eller Rør, eller andre let fængelige Genstande ere anbragte i Nærheden af en Jernbane, paalægger Ejerne af de til Jernbaner stødende Ejendomme forskellige Indskrænkninger i Raadighedsretten over disse Ejendomme.

Af Præmisserne til Plakaten, — der til Kongeriget overførte de for Hertugdømmet Holsten ved Anordning af 16. Maj 1845 allerede givne Bestemmelser, — fremgaar med Tydelighed, at sammes Forskrifter alene ere anvendelige paa Ejendomme, der støde op til saadanne Jernbaner, til hvis Drift der anvendes (agtes anvendt) Damplokomotiver eller lignende brandfarlige Maskiner¹).

I Plakatens § 1 er det fastsat, at ingen ny Bygning maa

¹) Viborg Stændertidende 1846, første Afdeling, Sp. 442, Ny Kollegial Tidende 1847, S. 368.

opføres med Straa- eller Rørtag eller halmdukket Tag indenfor en Afstand af 140 Fod¹⁾ fra Midten af Banesporet paa en Jernbane, og at heller ikke mindre ildsfarlige Tagbedækninger paa allerede forhaanden værende Bygninger maa ombyttes med Straa- eller Rørtag eller halmdukket Tag. I § 3, 1. Stk. bestemmes dernæst, at der heller ikke indenfor den samme Afstand fra Banesporets Midte maa hensættes Hæsse²⁾ eller store, af flere Læs bestaaende Korn- og Høstakke, saalidt som Tørvestabler og Møddinger, eller anbringes andre let fængelige Indretninger.

I § 3, 2. Stk. er det fastsat, at der ved Bygninger, som ikke ligge mere end 80 Fod³⁾ fra Midten af Banesporet, ikke maa findes Bunker af Gødning, Straa, Tørv og Kvas imellem Bygningerne og Jernbanen eller ved Siden af de førstnævnte, men slige Indretninger maa, naar de ikke kunne anbringes bag ved Bygningerne, have en Afstand af i det mindste 80 Fod³⁾ fra Midten af Banesporet.

Som det vil ses, ere de i §'ens 1. Stk. specielt nævnte Genstande (jfr. navnlig »Hæsse«) saadanne betydelige Ansamlinger af brandfarlige Stoffer, hvis Antændelse kan forvolde en mere omfattende Ildløs, medens der i 2. Stk. kun fremhæves mindre Ansamlinger af lignende Art. Under Hensyn hertil maa det Spørgsmaal besvares, hvorledes de almindelige Udtryk i §'en skulle forstaas, nemlig: »andre let fængelige Indretninger« i §'ens 1. Stk. og: »slige Indretninger« i 2. Stk. Det første Udtryk maa anses for sigtende til saadanne Genstande, hvis Antændelse let kan forvolde en betydeligere Brand, medens §'ens 2. Stk. maa antages at være anvendelig paa alle *mindre* Genstande af lignende Art som de i §'en udtrykkelig nævnte. Det skal iøvrigt indrømmes, at Grænsen mellem de to Klasser af Genstande i Praksis næppe altid vil være let at drage.

1) Nu 44 m., se § 4 i Lov Nr. 153 af 8. Juni 1912 om Omsætning til det metriske System af Maal og Vægtangivelser.

2) ∅: til Overvintring bestemte store Stakke.

3) Nu 25 m., se § 4 i Lov Nr. 153 af 8. Juni 1912.

Ved Plakatens § 2 er det fastsat, at de indenfor en Afstand af 40 Fod¹⁾ fra Midten af Banesporet paa en Jernbane allerede opførte, med Straa eller Rør eller Halmdukker tækkede Bygninger bør forsynes med en ikke ildsfarlig Tagbedækning. Kan dette med Hensyn til Bygningernes Bestemmelse og Indretning ikke ske, blive de at flytte. Ifølge Justitsministeriets Skrivelse Nr. 182 af 17. Juni 1872²⁾, er den omhandlede Bestemmelse ikke anvendelig paa Huse, der ere tækkede med Tagspaan.

Naar den i § 2 givne Bestemmelse sammenholdes med Bestemmelsen i § 1, vil det ses, at straatækkede o. l. Bygninger, som allerede forefandtes ved den paagældende Banes Anlæg i mere end 40, (12,5 m.), men mindre end 140 Fods (44 m.'s) Afstand fra Banelinien, kunne forblive uforandrede. Det Spørgsmaal har været rejst, om Bestemmelsen i § 8 i den under 16. April 1898 optrykte Brandpolitilov for Landet af 2. Marts 1861, hvorefter straatækkede Bygninger ikke maa anbringes nærmere nogen Jernbane end 70 Alen³⁾ fra sammes Midte, skulde have medført en Ændring i dette Forhold ved at gælde saavel Bygninger, der allerede ere opførte paa det Tidspunkt, da en Jernbane anlægges, som senere opførte Bygninger. Dette Spørgsmaal er ved Skriv. af 3. August 1900⁴⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Frederiksborg Amt, jfr. Justitsministeriets Skrivelse af 9. Juli s. A.⁴⁾ til førstnævnte Ministerium, besvaret benægtende. Det maa saaledes fremdeles anses for tilstrækkeligt, at allerede opførte Bygninger af den omhandlede Art ligge mere end 40 Fod (12,5 m.) fra Baneliniens Midte. Den ved Lov Nr. 153 af 8. Juni 1912 §§ 4 og 24 indførte Forandring, hvorved den i § 8 i Lov om Brandpolitiet paa Landet foreskrevne Afstand er bleven større (50 m.) end den, der er foreskrevet ved Plakat af 5. Maj 1847 (44 m.), vil derimod indenfor Brandpolitilovens Omraade for fremtidig opførte Bygningers Vedkommende for-

¹⁾ Nu 12,5 m., se § 4 i Lov Nr. 153 af 8. Juni 1912.

²⁾ Min. Tid. A.

³⁾ Nu 50 m., se § 24 i Lov Nr. 153 af 8. Juni 1912.

⁴⁾ Utrykt.

mentlig medføre, at den i Plakaten nævnte kortere Afstand altid vil være utilstrækkelig; se nu § 8 i den under Nr. 213 den 1. August 1912 optrykte Brandpolitilov.

Det er til en vis Grad tvivlsomt, hvorledes det i den omhandlede Henseende gaar, naar en af de paagældende Bygninger indenfor det nævnte Bælte fra 40 (12,5 m.) til 140 Fods (44 m.'s) Afstand ombygges enten som Følge af Ildebrand eller af anden Aarsag, eller der opføres Tilbygninger til samme. I Viborg Stændertidende 1846 Sp. 441 er udtalt den Formening, at Bygningens Tag da maatte belægges med ikke brandfarligt Materiale; men i Praksis har man forstaaet Bestemmelserne saaledes, at de genopførte Bygninger samt Tilbygninger, som ikke ligge nærmere ved Jernbanen end de oprindelige Bygninger, kunne indrettes ganske, som disse have været. Paa en Forespørgsel om, hvorvidt straatakkede Bygninger, der ligge indenfor en Afstand af 140 Fod fra en under Bygning værende Jernbanes Midtspor, i sin Tid kunne opføres paany og belægges med Straatag paa den samme Grund, hvad enten de ældre Bygninger ere tilintetgjorte ved Ildsvaade eller nedbrudte, og om der til disse Bygninger maa ske Tilbygning med Straatag, naar Tilbygningens Grund ligger udenfor en Afstand af 40 Fod fra Jernbanens Midtspor, er det nemlig af Indenrigsministeriet i Skrivelse af 10. Maj 1870¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland i Tilslutning til Justitsministeriets Skrivelse af 26. Marts s. A., til førstnævnte Ministerium udtalt, at der intet vil være til Hinder for, at de straatakkede Bygninger opføres paa ny paa deres tidligere Plads, hvorimod det ikke kan være tilladt at formindske deres Afstand fra Jernbanens Midtlinie ved Tilbygninger.

Ved Plakatens § 4 er det bestemt, at vedkommende Jernbane ikke blot skal bære Omkostningerne ved den Omtækning eller Flytning af en Bygning, som ifølge de omhandlede Bestemmelser bliver nødvendig, men ogsaa fuldstændig er-

¹⁾ Utrykt.

statte enhver Ejer al den Ulempe med Hensyn til Benyttelsen af hans Ejendom, saavel som de forøgede Vedligeholdelsesomkostninger og enhver anden Skade, som maatte paafores ham ved den i Plakatens foregaaende §§ foreskrevne Indskrænkning i hans Ejendomsret.

Samtlige de omhandlede Erstatningsspørgsmaal blive at afgøre samtidig med Banens Anlæg; og naar det — som sket i Praxis — fastholdes, at Ombygning af vedkommende Bygninger ikke kan medføre Pligt for disses Ejere til at anbringe Tag af anden Beskaffenhed end det oprindelige, ses der ikke efter Banens Anlæg at kunne komme til at foreligge Spørgsmaal om (yderligere) Erstatning til vedkommende Lodsejere, med mindre det godtgøres, at der aldeles ikke ved Banens Anlæg har været ydet Erstatning for de omhandlede Indskrænkninger i Raadigheden over vedkommende Ejendom, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 6. Juli 1887¹⁾ til Justitsministeriet og sammes Skrivelse af 15. Januar 1896¹⁾ til Amtmanden over Ringkøbing Amt.

De ved Anlæg af en Jernbane opstaaende Spørgsmaal om, hvorvidt en Omtækning skal finde Sted eller en Flytning af en Bygning er nødvendig (jfr. Plakatens § 2), blive ifølge Plakatens § 5 i Mangel af mindelig Overenskomst at afgøre af den i §§ 5 og 9 i Forordningen af 5. Marts 1845 ommeldte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission.

De vedkommende Lodsejere i Henhold til Plakatens Bestemmelser tilkommende Erstatningsbeløb blive i Mangel af mindelig Overenskomst ifølge Plakatens § 6 at fastsætte af den efter nysnævnte Forordnings §§ 10 og 11 anordnede Takstationskommission.

Under Forarbejderne til den foran omhandlede Plakat var det paa Tale at fastsætte særlige Bøder for Overtrædelser af Plakatens Bestemmelser, men saadant fandtes overflødig²⁾.

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Collegial Tid. 1847, Side 367.

De ommeldte Indskrænkninger i Lodsejernes Raadighedsret maa saaledes haandhæves gennem de ved den almindelige Lovgivning hjemlede Retsmidler, nemlig gennem Øvrigheds-Paabud eller -Forbud samt Paalæg af Mulκτη for Overtrædelse af disse, og eventuelt derved, at vedkommende Foranstaltninger bringes til Udførelse paa den paagældende Lodsejers Bekostning.

Bestemmelsen i Plakatens § 2, 2det Stykke angaaende Revision af Bestemmelsen i samme §'s 1ste Stykke under visse Eventualiteter er endnu ikke bleven bragt til Anvendelse.

Angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt Plakatens Bestemmelser analogt kunne anvendes paa Sporveje eller paa private Transportspor, henvises til Udviklingen foran i Afsnit 1, Side 13—14 og Afsnit 2, Side 32—33.

B. Ved en Forordning af samme Dato som den foran omhandlede Plakat blev der dernæst til Beskyttelse for Driften af Jernbaner, ved hvis Drift anvendtes Damp eller et lignende Middel som Trækkekraft (se Forordningens § 11), fastsat en Række Straffebestemmelser for forsætlig eller uagtsom Beskadigelse af Jernbaner eller disses Tilbehør samt Foretagelse af Handlinger, som medføre Fare med Hensyn til Jernbanernes Benyttelse. Ogsaa denne Forordning er udarbejdet væsentligt paa Grundlag af en tilsvarende holstensk Forordning af 16. Maj 1845¹⁾.

Den omhandlede Forordning indeholdt dels egentlige Straffebestemmelser (§§ 1—5, jfr. § 10, 2. og 3. Stk.), dels en Række Politiforskrifter med dertil hørende Bødebestemmelser. De førstnævnte Bestemmelser ere ophævede ved § 309 i alm. borgerlig Straffelov af 10. Februar 1866, idet der samtidig i denne Lovs §§ 288 og 289 er fastsat nye Straffebestemmelser af lignende Art.

¹⁾ Se Ny Kollegial-Tidende 1847, S. 364.

Førstnævnte § fastsætter Straffe 1) for den, som *forsællig* beskadiger en Jernbane, Transportmidlerne eller Banens øvrige Tilbehør, henlægger eller henkaster Noget paa Banen, forrykker Skinnerne, efterligner Signalerne, uberettiget bringer Damp- eller andre Banevogne i Bevægelse eller iøvrigt foretager Handlinger, hvorved Transporten paa Banen udsættes for Fare, og 2) for den, som foretager lignende Handlinger, som efter deres Beskaffenhed dog ikke kunde bringe Transporten i nogen virkelig Fare, eller udenfor hvis Tanke og Hensigt saadant dog maa anses for at have ligget.

§ 289 fastsætter Straf for *uagtsomme* Handlinger af de i § 288 ommeldte Arter.

De nævnte Straffebestemmelser ere — i Modsætning til Bestemmelserne i Forordningen af 5. Maj 1847 — anvendelige ikke alene med Hensyn til Jernbaner, der drives ved Damp eller lignende, men med Hensyn til alle Jernbaner¹⁾.

Angaaende den nærmere Forstaaelse af Bestemmelserne henvises til C. Goos: Den danske Strafferets specielle Del, 1895, 1. Del, S. 627—35.

Bestemmelserne i Forordningen af 5. Maj 1847 vare gældende saavel med Hensyn til Statens som til de private Jernbaner. Forsaavidt angaar Statsbanerne, ere Forordningens efter Straffelovens Ikrafttræden endnu bestaaende Bestemmelser ophævede ved Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter Nr. 85 af 11. Maj 1897, som giver nye Bestemmelser af lignende Art som Forordningens. Som det fremgaar af Lovens Titel er den anvendelig med Hensyn til saavel egentlige Statsbaner m. v. som Privatbaner, der drives af Staten (Falsterbanen, Sorø—Veddebanen og Viborg—Aalestrupbanen), medens omvendt Statsbaner under Privatdrift (Ringe—Nyborg og Ringe—Faaborgbanerne) underligge de for de egentlige Privatbaner gældende Bestemmelser.

¹⁾ Se Rigsdagstidende for 1864—65, Tillæg A., Sp. 922.

Loven, til hvilken Forslag udarbejdedes i Henhold til Bestemmelsen i § 28, 2. Stk. i Lov Nr. 65 af 12. April 1892 om Statsbanedriftens Ordning, — hvorefter der senest for den i 1895 sammentrædende ordentlige Rigsdag skulde fremsættes Forslag til Lov om de Foranstaltninger, som lige overfor Publikum vilde være at træffe for at sikre Ordenen paa Banerne m. v. samt betrygge disses Sikkerhed, — erstatter dels de fornævnte Bestemmelser i Forordningen af 5. Maj 1847, dels nogle Bestemmelser i Statsbanernes ældre Politireglementer af 30. September 1870 (jfr. Bekgr. Nr. 2 og 3 af 7. Januar 1876) og af 14. Juni 1893.

Ved Lovens § 22 er det fastsat, at dennes Bestemmelser med de fornødne Lempelser helt eller delvis kunne gøres gældende for de under Privatdrift værende Jernbaner ved kgl. Anordning. I Medfør af denne Bestemmelse er derefter under 17. November 1903 udfærdiget en Politianordning for Jernbaner under Privatdrift, ved hvis § 21 de med Hensyn til saadanne Jernbaner endnu gældende Bestemmelser i Forordningen af 5. Maj 1847 fra 1. Januar 1904 ere traadte ud af Kraft.

Fra nævnte Tidspunkt ere saaledes alle Trediemand vedrørende¹⁾ Politiforskrifter med Hensyn til Privatbaner (foruden enkelte andre Bestemmelser vedrørende Forholdet mellem Privatbanerne og Trediemand) samlede i fornævnte Politianordning, jfr. dog dennes § 11, hvorefter der af Banens Bestyrelse kan udfærdiges yderligere Ordensforskrifter, som ere bindende for Publikum, naar de paa behørig Maade ere bekendtgjorte paa Banernes Terræn eller direkte meddelte de paagældende.

Med Hensyn til denne Anordnings Bestemmelser, som med ganske enkelte Ændringer ere enslydende med Bestemmelserne i Politiloven for Statsbanerne, bemærkes følgende:

¹⁾ For Personalet gælde desuden en Række Bestemmelser i Politireglementerne.

Ligesom i Politiloven for de af Staten drevne Jernbaner har man i Anordningen foruden egentlige Politiforskrifter optaget enkelte andre Bestemmelser angaaende Forholdet mellem Jernbanerne og disses Personale paa den ene Side og Publikum paa den anden Side, idet man har søgt at samle alle Trediemand vedrørende Bestemmelser, som ikke have Hensyn til de ved Befordring af Personer eller Gods paa Banerne opstaaende særlige Forhold¹⁾. Anordningens Bestemmelser falde derved — ligesom Politilovens — i 4 Afsnit, nemlig: I Bestemmelser, som sætte Grænser for Publikums Handlefrihed af Hensyn til Banernes Orden og Sikkerhed, og som fastsætte Straf for Overtrædelser af disse Bestemmelser, II Bestemmelser angaaende Samarbejdet mellem Politiet og Jernbanepersonalet, III Bestemmelser angaaende Banepersonalets Forhold overfor Publikum og IV Bestemmelser om Banernes Forhold med Hensyn til glemte og tabte Genstande.

I. 1. Ved Anordningens § 1, 1. Stk., forbydes det alle og enhver — undtagen dem, der høre til Jernbanens Personale, eller som i Embeds eller Bestillings Medfør dertil ere berettigede, eller som dertil have vedkommende Jernbanebestyrelses Tilladelse — at betræde eller færdes paa den paagældende Banes Terrain udenfor de over Banen førende Overkørsler og Overgange, saavel som at færdes paa Stationerne udenfor de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokalteter, eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte.

Denne Bestemmelse svarer i Hovedsagen til den ældre Bestemmelse i § 6 i Forordningen af 5. Maj 1847. Bestemmelsen om Personer, som i Embeds- eller Bestillings Medfør ere berettigede til at betræde Banens Grund, finder Anvendelse dels paa Post-, Telegraf- og Toldfunktionærer, hvis Virksomhed i det foreliggende Tilfælde skal udføres indenfor

¹⁾ Disse Forhold bestemmes i Hovedsagen ved særlige Takst- og Befordringsbestemmelser.

Jernbaneterrainet, dels paa Politiembedsmænd og -betjente samt andre, som i Embeds Medfør have Ærinde paa Baneterrainet.

Med Hensyn til Bestemmelsen i Slutningen af §'ens 1. Stk., hvorefter visse Lokalteter betingelsesvis kunne være aabnede for Publikum, bemærkes, at dette dels gælder Lokalteter, hvortil kun haves Adgang for Personer, som ere forsynede med Rejsehjemmel (Billet eller Kort), dels saadanne Lokalteter som Varehuse og Læsseveje, hvortil kun de Personer have Adgang, som skulle bringe eller afhente Gods.

I §'ens 2. Stk. er det bestemt, at Vogne, som skulle afhente eller afsætte Personer eller Gods paa Jernbanestationer, kun maa holde paa de dertil bestemte Steder foran Stationerne eller ved Læssesporene.

Endelig er det i §'ens 3. Stk. fastsat, at det ikke uden særlig Tilladelse af Jernbanebestyrelsen er tilladt nogen at tage Ophold i Erhvervsøjemed paa Jernbanens Territorium.

2. Anordningens §§ 2—4 svare tildels til Bestemmelserne i § 7 i Forordningen af 5. Maj 1847. I § 2 bestemmes:

»Ingen maa egenmægtig aabne Luknings- eller Afspærringsindretninger for offentlige Overkørsler og Overgange eller overskride dem, naar de ere lukkede.

Offentlige Overkørsler og Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

Med Hensyn til Bestemmelsen i §'ens 1. Stk. bemærkes, at det dog er en Selvfølge, at Jernbanerne ikke uden Nødvendighed eller for længere Tidsrum end fornødent af Hensyn til Sikkerheden ved at lukke Bomme eller lignende Indretninger maa spærre for Færdselen paa offentlige Veje og Stier, hvorfor det ogsaa maa antages, at vedkommende Vejautoriteter i Tilfælde, hvor Banerne øjensynligt misbruge deres Adgang til at afbryde Vejfærdselen, ved Henvendelse til Øvrigheden maa kunne fremtvinge fornøden Hensyntagen til denne

Færdsel. Det maa derimod antages, at private ikke paa egen Haand kunne stille Krav om saadan Hensyntagen, hvorfor de kun ved Henvendelse til vedkommende Vejbestyrelse (Kommunalbestyrelse) kunne opnaa Indflydelse paa Forholdene. Den private maa derhos i det enkelte Tilfælde, hvor Adgangen til en Overkørsel eller Overgang af Banens Personale holdes spærret, ikke under nogen Betingelse egenmægtig skaffe sig Adgang til Overkørselen (Overgangen). Er han derimod naaet ind paa Overkørselens Terrain, inden de ved denne anbragte Bomme ell. lign. ere sænkede (lukkede), men Lukningen finder Sted, inden han har passeret hele Overkørselen, maa han kunne fordre hurtigst muligt at blive lukket ud, og hvis saadant uden Fornødenhed nægtes ham af Banens Personale, maa han være berettiget til selv at aabne Afspærringsindretningerne eller overskride dem. Dette er ogsaa fastslaaet ved en af Københavns Amts nordre Birks Politiret den 22. Oktober 1909 afsagt Dom.

§'ens 2. Stk. har særligt Hensyn til uindhegnede Jernbaner. For uindhegnede Statsbaner fandtes, inden Politiloven for Statsbanerne traadte i Kraft, i § 57 i Politireglement af 14. Juni 1893 en tilsvarende Bestemmelse, som dog tillige gik ud paa, at Overkørslerne og Overgangene ikke maatte benyttes »i de sidste 5 Minutter, før end Tog efter Køreplanen kunne ventes«. En saadan Bestemmelse har man ikke anset det for hensigtsmæssigt at optage i Anordningen (Statsbanernes Politilov), da det ikke i Almindelighed kan forudsættes, at Publikum har nærmere Kendskab til Jernbanernes Køreplaner. Det skal iøvrigt erkendes, at det Tidspunkt, da »Tog kan ses eller høres at nærme sig« ikke er noget særdeles bestemt eller for alle Individider fælles Tidspunkt; men praktisk set lader det sig vist næppe gøre at fastsætte nogen bestemte Grænse for, naar Ophold paa Banelinien maa anses for farligt.

3. I Anordningens § 3 gives Bestemmelser vedrørende *private* Overkørsler og Overgange.

Idet der med Hensyn til Sondringen mellem Begrebene *offentlig* og *privat* Overkørsel og Overgang henvises til Ud-

viklingen nedenfor Side 340, skal med Hensyn til de enkelte Bestemmelser i §'en bemærkes:

Af tilsvarende Grund som anført foran med Hensyn til Bestemmelsen i § 2, 2. Stk. har man i § 3 ikke optaget nogen Bestemmelse, svarende til den i Forordningen af 5. Maj 1847 § 7, hvorefter Privatovergange ikke maatte passeres i de sidste 10 Minutter, førend Toget efter den Brugerne af Overgangene tilstillede Køreplan kunde ventes at ville ankomme. Bestemmelsen i § 3, 1. Stk. er derimod aldeles svarende til den i Slutningen af § 2, idet den lyder paa, at private Overkørsler og Overgange ikke maa benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

I §'ens 2. Stk. hedder det:

»Led for private Overkørsler og Overgange forsynes af Jernbanestyrelsen med et Lukkeapparat, der fastholder Ledet, naar det lukkes, og med en Laas, til hvilken en Nøgle leveres hver berettiget Bruger een Gang. Enhver Bruger skal lukke Ledet, hver Gang det er benyttet, medmindre forefaldende Markarbejder kræve en vedvarende og uafbrudt Brug af Overkørslen, i hvilket Fald Ledet ved Brugerens Foranstaltning under Afbenyttelsen skal undergives paalideligt og stadigt Tilsyn og lukkes, naar det paagældende Markarbejde afbrydes eller ophører«.

Denne Bestemmelse er enslydende med Bestemmelsen i § 3, 2. Stk. i Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897, og hvad der nedenfor bemærkes om denne Lovbestemmelse, er derfor umiddelbart anvendeligt paa den oven citerede Bestemmelse i Anordningen.

Ved § 7, sidste Punktum i Forordningen af 5. Maj 1847 var det under Straf paalagt Brugerne af Privatovergange at *tillukke* de ved disse værende Slagbomme, hvergang de havde benyttet vedkommende Overgang. Ved § 8 i Statsbanernes Politireglementer af 30. September 1870¹⁾ var det derhos paabudt, at Led for private Overkørsler skulde indrettes saaledes,

¹⁾ Bekendtgjorte 2. Januar 1876.

at de kunde aflaaes, og at Nøgler til Laasen skulde leveres saavel til de til Overkørslen berettigede Brugere som til Ledvogteren ved den nærmeste offentlige Overkørsel.

Medens disse Bestemmelser ikke af Statsbanerne opfattedes saaledes, at Brugerne af de private Overkørsler skulde være pligtige altid at holde disse *aflaaede*, gik man ud fra, at Konsekvensen af de omhandlede Bestemmelser maatte være, at der paahvilede Brugerne af Overkørslerne (Overgangene) et ubetinget Ansvar for, at Ledene til enhver Tid holdtes *lukkede*. Ved en Højesterets Dom af 20. November 1885¹⁾ blev det imidlertid statueret, at Brugernes Ansvar var betinget af, at de selv havde gjort sig skyldige i en Tilsidesættelse af Pligten til efter Afbenyttelse af vedkommende Overkørsel at lukke Ledene.

I en Skrivelse af 6. Maj 1907²⁾ til Gaardejer H. udtaler Ministeriet, at § 3 i Statsbanernes Politilov af 11. Maj 1897 (hvis 2. Stk. som foran anført er enslydende med den foran citerede Bestemmelse i Anordningen for Privatbanerne) kun paalægger Brugere af private Overkørsler at lukke Ledene for disse, medens der ikke paahviler Brugerne nogen Forpligtelse til at holde Ledene aflaaede. Det maa iøvrigt antages, at Omfanget af Brugernes Ansvar fremdeles ikke er større end paa Grundlag af de ældre Bestemmelser fastslaaet ved den foran nævnte Højesteretsdom jfr. Landover- samt Hof- og Stadsrettens Dom af 21. April 1908³⁾.

Ved Anordningens § 3, 3. Stk. er det bestemt, at enhver berettiget Bruger med Hensyn til Overkørselens eller Overgangens lovmæssige Benyttelse lige over for det offentlige er ansvarlig for de Forseelser i de i §'ens to første Stykker omhandlede Henseender, som hans Folk under Udførelsen af det dem overdragne Arbejde gøre sig skyldige i.

Denne Bestemmelse maa formentlig anses for en simpel Anvendelse af Bestemmelsen i D. L. 3—19—2.

¹⁾ U. f. R. 1886, Side 109.

²⁾ Utrykt.

³⁾ U. f. R. 1908, A., Side 824.

Ved § 3, sidste (4.) Stk. forbydes det uvedkommende at benytte private Overkørsler og Overgange.

Det Spørgsmaal rejser sig her, hvem der i denne Relation er at anse som »uvedkommende«. Spørgsmaalet falder i Hovedsagen sammen med Spørgsmaalet om, hvem der til enhver Tid er berettiget til vedkommende Overkørsel (Overgang).

At de Lodsejere, for hvis Ejendomme en Overkørsel er tilvejebragt, og deres Sukcessorer, samt i Tilfælde af de paagældende Ejendommers Bortforpagtning deres Forpagtere, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 21. April 1868¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner (»Lejere og Brugere«), i første Række ere »vedkommende«, siger sig selv. Det er dernæst ligesaa utvivlsomt, at disses Husstand og Folk ligeledes i fornødent Omfang maa kunne benytte Overkørselen, og at det samme efter Omstændighederne maa gælde med Hensyn til Personer, som have Ærinde hos de paagældende Lodsejere. Hvad der derimod har været omtvistet, er, om den Lodsejerne tillagte Brugsret til vedkommende Overkørsel ved Udstykning af deres Ejendomme uden Samtykke fra den paagældende Jernbanebestyrelse kan overføres til en større Kreds af Lodsejere. I Indenrigsministeriets fornævnte Skrivelse af 21. April 1868 udtales tillige, at Grundejerne maa kunne overlade eventuelle Købere og Lejere af Parceller af den herskende Ejendom Ret til vedkommende Overkørsel. Imod Adgangen til en saadan ensidig Overførelse af Brugsbeføjelsen har man imidlertid anført, at Retten kun er givet til et bestemt begrænset Antal Lodsejere, og at disse ved Jernbanens Anlæg almindeligvis have faaet Erstatning for alle af Anlægget flydende Ulemper for deres Ejendomme, derunder den, at der kun kan øves en særlig begrænset Brug af den for vedkommende Ejendomme udlagte Overkørsel; man har derhos anset det for urimeligt, at Lodsejerne ved at overføre Brugsretten paa en stor Mængde Personer kunde fremkalde Nødvendighed af, at Overkørslerne maatte forandres til

¹⁾ Reskriptsamlingen for 1868.

offentlige, hvorved der vilde paaføres Banerne Udgifter til Bevogtning m. v. Ved en af den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsret i København den 6. November 1899 afsagt Dom¹⁾, er det dog, formentlig med Rette, fastslaaet, at den oprindelige Ejers Brugsret ved Udparcellering af den herskende Ejendom overføres til samtlige Parcellister.

Med Hensyn til den ved Anordningen saavel som ved Statsbanernes Politilov forudsatte Sondring mellem offentlige og private Overkørsler og Overgange bemærkes:

Der ses ikke i Lovgivningen at foreligge Data til Afgørelse af, hvorledes Skelnemærket mellem offentlige og private Overkørsler og Overgange bør drages. Lovgivningen forudsætter denne Sondring som faktisk eksisterende, og Forholdet er det, at Begreberne ere udformede gennem Administrationens Praksis. Almindeligvis vil det allerede ved vedkommende Jernbanes Anlæg være bestemt, hvilken Karakter der skal tillægges de over Jernbanen førende Overkørsler, idet den i Henhold til § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845 nedsatte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission ved Overvejelserne om, hvorledes de ved Banens Anlæg afbrudte Vejforbindelser saavel som Kommunikationen mellem de enkelte Grundstykker kunne paa hensigtsmæssigste Måde bringes i Stand (§'ens 2. Stk.), ved udtrykkelig Bestemmelse derom i Kommissionens Protokol udlægger nogle Overkørsler (Overgange) som *private* ∴ *til Brug for Ejerne af enkelte bestemt angivne Ejendomme*, andre som *offentlige* ∴ *til Brug for alle og enhver*. Iøvrigt kunne saavel de offentlige som de private Overkørsler (Overgange) være baade bevogtede og ubevogtede og forsynede med Lukkeindretninger eller uden saadanne.

Kommissionen kan dog ikke ganske vilkaarligt bestemme, om en Overkørsel skal være privat eller offentlig, idet der eksisterer visse Kriterier, hvorefter det maa afgøres, om Overkørslen bør henføres til den ene eller den anden Klasse, hvilke ogsaa blive bestemmende for saadan Afgørelse, naar der efter

¹⁾ U. f. R. 1900, Side 117.

en Banes Anlæg senere hen bliver Spørgsmaal om Etablering af en ny Overkørsel (Overgang). I een Henseende maa Kommissionen (eller hvem der paa et senere Tidspunkt end Banens Anlæg tager Bestemmelse) anses for bunden, naar Afgørelse skal træffes, idet Overkørsler for *offentlige Veje og Gangstier* altid maa gores til offentlige, da saadanne ikke maa afspærres for den offentlige Færdsel, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 15. Juni 1875¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner. Ifølge Ministeriets Skrivelse af 12. September 1875¹⁾ til Amtmanden over Maribo Amt er det i saa Henseende ikke afgørende, hvorvidt en Vej paa vedkommende Tidspunkt er optagen paa Fortegnelsen over de offentlige Biveje i den paagældende Kommüne, naar den desuagtet ikke er privat. I dette Fald kan Besigtigelseskommissionen ikke bestemme, at en Overkørsel for Vejen skal være privat; men i Tilfælde, hvor Overkørslen ikke er Led i en offentlig Vejforbindelse, maa Kommissionen for saa vidt være frit stillet, som den maa kunne bestemme, at en saadan Overkørsel skal være offentlig eller privat efter Hensyn til den Færdsel, som maa ventes over samme. Hovedreglen vil dog være, at Overkørslerne alene gores til offentlige, hvor de ere Dele af en offentlig Vej.

Den en Gang trufne Bestemmelse om, hvorvidt en Overkørsel skal være offentlig eller privat, kan som Følge af senere indtræffende Begivenheder forandres baade i den ene og den anden Retning. En Overkørsel, der er erklæret for *offentlig*, kan saaledes senere *gøres til privat*; men ifølge Indenrigsministeriets Skrivelse af 5. Marts 1868¹⁾ til Driftsbestyreren for de jydsk—fyenske Jernbaner anser Ministeriet sig ikke beføjet til uden de Vejberettigedes Samtykke at forandre en Overkørsel fra offentlig til privat, idet der ved Erstatningens Ansættelse (til vedkommende Lodsejere) er taget et væsentligt Hensyn til den mindre Ulempe, som en offentlig Overkørsel foranlediger sammenlignet med en privat. Praktisk set maa der derfor ogsaa altid ydes Erstatning af Banerne til de Vej-

¹⁾ Utrykt.

berettigede, naar en offentlig Overkørsel gøres til privat (hvad der, hvis den offentlige Overkørsel har været bevogtet, iøvrigt ogsaa medfører Besparelse for Banen af Udgifterne til saadan Bevogtning).

Med Hensyn til *Forandring af private Overkørsler til offentlige* kunde spørges, om saadan Forandring ikke nødvendigvis maa indtræde, naar en privat Vej, for hvilken en privat Overkørsel er anbragt, gøres til offentlig. Dette er forudsat i Skrivelse af 30. April 1880¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved den østsjællandske Jernbane samt i Ministeriets Cirkulære Nr. 69 af 22. Maj 1894²⁾ til samtlige Amtmænd. Paa den anden Side gaar Ministeriet ud fra, at det ikke i saadant Tilfælde kan paahvile Banen at overtage Udgifterne, der følge af en derved indtrædende Nødvendighed for at indføre Bevogtning ved Overkørslen eller lignende. Det paalægges derfor ved nævnte Cirkulære vedkommende Vejmyndigheder (kommunale Myndigheder) at paase, at en privat Vej under de omhandlede Forhold ikke overgaar til at blive offentlig, forinden der ved Forhandling med Banestyrelsen er truffet en Ordning om Vilkaarene for vedkommende Overkørsels samtidige Forandring fra privat til offentlig.

Saavel i de omhandlede Tilfælde som hvor en privat Overkørsel iøvrigt gøres til offentlig, plejer der fra Banernes Side at kræves Bidrag fra de interesserede til de ved Forandringen Banerne paaførte Udgifter; dog vil herfra kunne foreligge Undtagelser i Tilfælde, hvor Forandringen udføres efter Banernes eget Ønske.

Som det vil ses er Forholdet saaledes i det hele det, at de engang trufne Bestemmelser om Overkørslernes Karakter almindeligvis ikke kunne ændres uden ved fælles Overenskomst. Private overkørselsberettigede kunne ikke som Følge af udvidet Trafik fordre en privat Overkørsels Overgang til offentlig, da der ved Fastsættelsen af Erstatningen til ved-

1) Utrykt.

2) Minist. Tid. A. 1894.

kommende Lodsejere ved Banens Anlæg er taget Hensyn til Ulempen ved kun at have en privat Overkørsel.

Det maa efter det foran udviklede anses for selvfølgelig, at fuldstændig *Nedlæggelse* af en Overkørsel ikke kan finde Sted uden Samtykke fra de til Overkørslen berettigede (for offentlige Overkørslers Vedkommende de paagældende kommunale Myndigheder under Iagttagelse af Vejlovgivningens Bestemmelser om Nedlæggelse af offentlige Vejstykker, og for private Overkørslers Vedkommende de paagældende private berettigede). I denne Sammenhæng kan iøvrigt mærkes en Skrivelse af 4. August 1913¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne, hvori Ministeriet slutter sig til nogle af nævnte Kommissarius fremsatte Udtalelser vedrørende Brugen af Overkørsler, der i det hele falde sammen med det foran hævdede.

4. Ved Anordningens § 4 er det forbudt at lade Kreaturer eller Køretøjer færdes paa Banerne udenfor Overkørslerne eller Overgangene eller at holde stille med dem paa disse, hvorhos det er paabudt, at Kreaturdrifter samt Plove, Harver, Træstammer og andre tunge Genstande skulle føres med særlig Forsigtighed over Banerne.

Endvidere er det bestemt, at Sporvogne med Hensyn til Passage over Jernbanernes Spor ere underkastede de Forskrifter, som derom gives af Ministeriet for offentlige Arbejder.

5. I § 5 er det bestemt, a) at ingen uden vedkommende Jernbanebestyrelses Samtykke maa foretage Udgravninger i en saadan Nærhed af Jernbanens Grund eller Havnespor, at der derved kan opstaa Fare for Driften, og b) at det er forbudt uden Jernbanebestyrelsens Samtykke at føre Telegraf- eller Telefonledninger og deslige over eller under Banen.

Med Hensyn til den førstnævnte Bestemmelse bemærkes, at Udgravninger i Nærheden af en Jernbane naturligvis kunne foretages under saadanne Omstændigheder, at Betingelserne for Anvendelse af Bestemmelserne i Straffelovens §§ 288 og

¹⁾ Utrykt.

289 komme til at foreligge; men det vil ogsaa kunne tænkes, at Udgravning kan foregaa paa en saadan Maade, at det ikke medfører Ansvar efter Straffeloven, medens den paagældende Handling dog af Hensyn til den særlige Beskyttelse, som Jernbanernes Sikkerhed kræver, bør være forbudt og Strafansvar undergivet.

6. I § 6 er givet en Del Bestemmelser angaaende den almindelige Færdsel over og langs ad Jernbanespor i offentlig Vej og Gade, hvorhos det er fastsat, at Rummet over og paa begge Sider af vedkommende Spor skal holdes frit for faste og løse Genstande indtil de Grænser, som Ministeren bestemmer.

De tilsvarende Bestemmelser i § 6 i Politiloven for Statsbanerne ere kun givne med Hensyn til Havnespor. Da imidlertid flere Privatbaner have andre Spor i offentlige Veje og Gader end Havnespor, saasom Forbindelsesspor med Statsbanestationer i Byer, har man anset det fornødent at give Bestemmelsen for Privatbanerne et videre Omfang.

Det bemærkes, at de i 6 b og c i Anordningen fastsatte Afstande i Henhold til Bekendtgørelse Nr. 287 af 16. December 1912 nu ere fastsatte til henholdsvis 1,5 m. og 7 m.

7. I § 7 findes Bestemmelser angaaende Flytning af Jernbanevogne (Godsvogne), hvorefter saadan Flytning i Almindelighed skal foretages af Jernbanens Funktionærer.

8. I de tre følgende §'er er der givet Bestemmelser om de rejsendes Forhold under Kørslen, nemlig:

a) Saa længe et Tog er i Bevægelse, er det forbudt at stige ind i eller ud af Toget eller hjælpe andre dertil saavel som egenmægtig at aabne Vogndørene. Al Ind- og Udstigning skal ske paa den dertil bestemte Side af Toget.

b) Det er de rejsende forbudt fra Toget at udkaste Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.

c) Ingen rejsende maa under Kørslen ved Anvendelse af Nødsignal eller Nødbremse søge at standse Toget eller at hidkalde Hjælp, medmindre det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke. Angaaende en ældre tilsvarende Bestemmelse, se nedenfor under 9.

9. Ved Anordningens § 11 paalægges det enhver, der opholder sig paa eller søger Adgang til en Jernbanes Territorium eller benytter dens Materiel, uvægerlig at rette sig efter de almindelige Forskrifter, der af Jernbanebestyrelsen indenfor dens Myndighedsomraade gives til Opretholdelse af Driftens Orden og Sikkerhed, og som ere behørig kundgjorte paa Jernbanens Territorium, Stationer eller i Togene, samt de særlige Forskrifter, der meddeles ham af Jernbanens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Personale i Embeds Medfør. Der er saaledes her givet Jernbanebestyrelserne en almindelig Bemyndigelse til med bindende Virkning for Publikum at supplere de i Politianordningen givne Ordens- og Sikkerhedsforskrifter med andre af lignende Art, hvorhos der i Anordningens § 12 er fastsat Straf af Bøder for Overtrædelser af de paagældende Bestemmelser (se nedenfor).

I § 8 i Forordningen af 5. Maj 1847 var det bestemt, at den, der ikke uvægerlig rettede sig efter de Bestemmelser, som en Jernbanes ved Banen og Banegaardene ansatte Betjente indenfor Grænserne af deres Forretningskreds fandt sig foranledigede til at træffe, blev — forsaavidt han ikke efter de almindelige Straffelove derfor har forskyldt en højere Straf — at anse med en Mulkt indtil 16 Rbd. Denne Bestemmelse svarer til Bestemmelsen i 2. Stk. i Anordningens § 11. Ved forskellige Retsafgørelser var det derimod fastslaaet, at der ifølge den ældre Lovgivning ikke kunde paalægges Straf for saadant Forhold, som nu omhandles i Anordningens § 11, 1. Stk. (Overtrædelser af Bestemmelser i Jernbanernes Politireglementer, Befordringsreglementer o. l.). Ministeriet ansaa sig derimod (formentlig med Rette) for beføjet til for adskillige Overtrædelser af de for Banerne gældende Befordringsbestemmelser o. l. at fastsætte Konventionalbøder, se saaledes Skrivelse af 18. Marts 1878¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner. Ad denne Vej var det muligt at væрге sig mod Krænkelser inden-

1) Utrykt.

for Kontraktsforhold, men man maatte savne den lette Adgang til at ramme Krænkelserne, som en offentlig Politisag giver. Hvor Talen var om Forseelser, begaaede af Personer, som befordredes med Banernes Tog, kunde man derimod give Bestemmelser om Konventionalbøde for saadant Forhold særlig Vægt ved yderligere at bestemme, at den paagældende af Banepersonalet kunde udvises af Toget, specielt i det Tilfælde, at han nægtede paa Anfordring at udrede Konventionalbøden. Som en Bestemmelse af den her omhandlede Art kan for Statsbanernes Vedkommende anføres det ved fornævnte Ministeriums Skrivelse af 31. Oktober 1879¹⁾ til Direktøren for Statsbanerne fastsatte Tillæg til § 26 i Statsbanernes daværende Befordringsreglement, saalydende:

»Det er strængt forbudt de rejsende at trække i de over Kupédørene anbragte Togliner og derved enten bringe Toget til at standse eller tilkalde Hjælp, undtagen naar saadant er nødvendigt til Forhindring af overhængende Fare eller Ulykkestilfælde. For Overtrædelse af dette Forbud vil der foruden det Ansvar, som vedkommende iøvrigt maatte være ifalden, være at erlægge en Bøde af 20 Kr. Vedkommende vil kunne udvises af Toget, efter Omstændighederne enten straks paa Stedet eller paa nærmeste Station, hvor Toget standser, og saadan Udvisning vil kunne forventes altid at finde Sted, saafremt den fastsatte Bøde ikke straks erlægges«.

Det er ifølge den foran anførte Bestemmelse i Anordningen dog kun de ved Opslag behørig kundgjorte (jfr. Anordningens § 21, 3. Stk.) *almindelige* Ordens- og Sikkerhedsforskrifter, der ere givne af Banebestyrelserne, som ere forbindende for Publikum, samt de *særlige* Forskrifter af denne Art, som specielt meddeles vedkommende.

Som Supplement til den her omhandlede Bestemmelse er det ved § 16 fastsat, at enhver, der overtræder de nævnte Forskrifter og Forbud, af Tjenestepersonalet kan udvises, om

¹⁾ Utrykt.

fornødent med Magt udsættes, af Jernbanens Tog saavel som af dens Territorium.

10. Ved § 14 bestemmes det, at forsætlig Ødelæggelse eller Beskadigelse af Jernbanens Ejendele eller det under en Jernbanes Varetægt værende Gods og Materiel medfører Bødeansvar efter Anordningens Bestemmelser, forsaavidt højere Straf efter den almindelige, borgerlige Straffelov ikke finder Anvendelse.

11. I Anordningens § 12 er givet Bestemmelser om Straffene for Forseelser mod de i det foregaaende omhandlede Bestemmelser i Anordningen.

For Forsømmelser i Henseende til Lukning af Lede for private Overkørsler og Overgange er fastsat en Bøde af 2 Kroner. Overtrædelser af de øvrige i Anordningen givne Forskrifter og Forbud straffes med Bøder fra 1 til 100 Kroner. Bøderne tilfalde Statskassen¹⁾. Sager angaaende Overtrædelserne behandles som offentlige Politisager.

I § 12, 2. Stk. i Politilov for Statsbanerne hedder det: »Ministeren skal dog være bemyndiget til for visse mindre af de i det foregaaende omhandlede Forseelser at fastsætte Bøder af en bestemt Størrelse, dog ikke ud over 20 Kr., med den Virkning, at Sagens videre Forfølgning bortfalder, naar den skyldige paa vedkommende Jernbanefunktionærs Forlangende betaler den for den paagældende Forseelse fastsatte Bøde; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse«.

En ganske tilsvarende Bestemmelse er given for Privatbanerne ved Anordningens § 12, 2. Stk., med den Ændring, at det er de af Ministeriet i Henhold til den foran citerede Bestemmelse i Politiloven af 11. Maj 1897 for Statsbanerne fastsatte Bøder, som tillige skulle være gældende for de private Jernbaner.

¹⁾ At dette gælder ogsaa for de i §'ens 2. Stk. omhandlede Bøder, er udtalt i Ministeriet for offentlige Arbejders utrykte Skrivelse af 21. Januar 1908 til Borgmesteren i Lemvig.

Bøder af den omhandlede Art ere i Henhold til Politilovens § 12 af Indenrigsministeriet fastsatte ved Ministeriets Bekendtgørelse af 24. September 1897¹⁾, nemlig:

a) en Bøde af 20 Kr. for Overtrædelse af Politilovens (Anordningens) § 10,

b) en Bøde af 15 Kr. for Overtrædelse af visse Bestemmelser i §§ 1 og 2 samt Bestemmelserne i § 4, 1. og 2. Stk.,

c) en Bøde af 5 Kr. for Overtrædelser af Bestemmelserne i § 7 og visse Overtrædelser af § 1, 1. Stk.,

d) en Bøde af 2 Kr. for Overtrædelser af visse Bestemmelser i § 1, 1. Stk., § 2, 2. Stk. og § 3, 1. Stk. og

e) en Bøde af 1 Kr. for Overtrædelse af Bestemmelser i §§ 1, 2. og 3. Stk., § 8 og § 9 samt mindre betydelige Uordener i Strid med Bestemmelserne i § 11.

I Henhold til Justitsministeriets Cirkulære Nr. 27 af 22. Marts 1898²⁾ skulle de i Overensstemmelse med Bekendtgørelsen af Statsbanerne oppebaarne Bøder gennem vedkommende Jernbanestation indbetales til den stedlige Politiovrighed med fornøden Bemærkning om, at Beløbet er opkrævet som Bøde til Statskassen i Henhold til Politiloven for Statsbanerne samt med Angivelse af den paagældendes Navn — for saa vidt dette kendes — og Datoen for Forseelsen.

Med Hensyn til Regnskabsførelsen for Bøderne m. v. mærkes Cirkulære Nr. 35 af 12. April 1898³⁾ fra Finansministeriets 1ste Revisionsdepartement.

Den samme Fremgangsmaade vil formentlig i det Hele være at anvende med Hensyn til Bøder af lignende Art, som oppebæres af Privatbanerne i Henhold til Anordning af 17. November 1903, jfr. dennes § 12, 2. Stk.: »skulle de ... for Statsbanerne fastsatte Bøder være gældende«.

12. Ved § 15, 1. Stk. er der paalagt en Pligt til straks at yde Erstatning for de i § 14 omhandlede Ødelæggelser eller Beskadigelser.

¹⁾ Lovtidende A.

²⁾ Ministerial-Tidende A. 1898, S. 25.

³⁾ Ministerial-Tidende A. 1898, S. 33.

Ved § 15, 2. Stk. i Politiloven for Statsbanerne er det bestemt, at der for mindre Beskadigelser af det faste, rullende og sejlede Materiel saavel som af Inventargenstande, Ruder og deslige af Ministeren kan fastsættes Normalpriser med bindende Virkning ved Erstatningens Bestemmelse, dog ikke udover et Beløb af 50 Kr. for hver Beskadigelse. For saadanne Erstatningsbeløb kan Udpantning finde Sted, saafremt vedkommende har anerkendt sin Forpligtelse til at erstatte det paagældende Beløb.

En aldeles tilsvarende Bestemmelse er optagen i § 15, 2. Stk. i Anordningen for Privatbanerne med den Ændring, at de i Henhold til Politiloven af 11. Maj 1897 § 15 fastsatte Normalpriser kunne anvendes ogsaa paa Privatbanerne. Saadanne Normalpriser ere af Ministeriet for offentlige Arbejder fastsatte ved Skrivelse af 7. Februar 1913¹⁾ til Generaldirektionen for Statsbanerne, jfr. Ministeriets Skrivelse af 19. Juli s. A.¹⁾ til samme Generaldirektion.

13. Ved Anordningens § 13 tillægges der Jernbanernes ved Uniform eller andet Tegn kendelige Funktionærer en Ret til i visse Tilfælde at anholde dem, der gøre sig skyldige i Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed eller i Overtrædelser af Politianordningens Bestemmelser. I Tilfælde af Anholdelse skal den paagældende dog ufortøvet afleveres til Politiet. Hvor der kun foreligger Politiforseelser, maa Anholdelse ikke finde Sted, naar den skyldige stiller Sikkerhed for Bødeansvaret eller godtgør, hvem han er, og at han har Bopæl her i Landet, jfr. i det Hele § 9 i Forordningen af 5. Maj 1847.

II. Ved Anordningens § 17 er det bestemt, at Politiet og Jernbanepersonalet gensidig skulle støtte hinanden ved Overholdelse af de for Banerne givne Ordens- og Sikkerhedsbestemmelser samt Udførelsen af Politiets almindelige Tjeneste paa Jernbanernes Territorium.

III. I §§ 18 og 19 er givet Bestemmelser angaaende Jernbanepersonalets Forhold overfor Publikum og om Publikums

¹⁾ Utrykt.

Klager over Personalet, Befordringen eller andre Jernbanerne vedrørende Forhold.

IV. I § 20 er givet en Række særegne Bestemmelser om, hvorledes der skal forholdes med Hensyn til glemte eller tabte Genstande, der findes i Jernbanernes Befordringsmidler eller deres Lokaler.

Saadanne Genstande skulle tilbagegives Ejeren, naar han kendes eller kan opspørges. I modsat Fald skal vedkommende Jernbane opbevare dem i 12¹⁾ Maaneder og derefter fremlyse dem i Statstidende. Indløses Sagerne da ikke inden 1 Maaned, kunne de sælges ved offentlig Auktion, der afholdes af Jernbanen med eller uden Auktionsdirektørens Mellekomst. Overskuddet af Auktionen med Fradrag af mulig paaløbende Fragt og Oplagspenge tilfalder Jernbanens Sygekasse eller anden Jernbanen vedrørende Kasse efter Bestemmelse af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ere Sagerne *let fordærvelige*, kunne de straks sælges paa bedst mulige Maade. Med Overskuddet forholdes som foran angivet; dog kan det tilbagefordres af rette vedkommende inden 3 Maaneder efter Salget.

Rede Penge skulle dog straks afleveres til Politiet tillige med de glemte Genstande, sammen med hvilke de maatte være fundne; paa samme Maade forholdes med *let antændelige og eksplosive Sager* og deslige. Om disse Genstande gælde altsaa de almindelige Bestemmelser om Hittegods.

Ved Anordningens § 21, 3. Stk., er det endelig bestemt, at et Uddrag af Anordningens Bestemmelser skal opslaaes paa et iøjnefaldende Sted saavel paa alle Banegaarde og Holdepladser som i Jernbanekupeerne.

¹⁾ For Statsbanerne er Fristen kun 3 Maaneder.