

B. Pligterne.

Jernbanernes og Sporvejenes offentlige Karakter og de Hensyn, som bør tages til Sikkerheden ved Udøvelsen af disse Virksomheder saavel som andre offentlige Interesser, der ere knyttede til disse, medføre, at der fra det offentliges Side stilles ret snævre Grænser for Koncessionshavernes frie Dispositionsret i forskellige Retninger. Med Hensyn til *Jernbaner* er Forholdet endog det, at Koncessionshaverne paa alle væsentlige Punkter maa rette sig efter Ministerens Anvisninger og underkaste sig den af Staten forordnede Kontrol. Dette gælder i udpræget Grad de Jernbaner, i hvis Drift Staten er økonomisk interesseret, hvorimod det ved andre Jernbaner kun gælder med den Begrænsning, at Statens Indseende med Banens Økonomi er lidet indgribende, idet disse Jernbaners Budgetter og Regnskaber ikke forelægges Ministeriet.

Hvad angaar *Sporveje*, er Forholdet, som foran nærmere omhandlet, det, at Staten kun i ringe Omfang træder i direkte Forhold til Koncessionshaverne, og de Bestemmelser, som pleje at knyttes til Koncessionerne, gaa derfor for en væsentlig Del ud paa at ordne Koncessionshavernes Forhold til vedkommende kommunale Myndigheder (Vejejerne), forsaavidt Koncessionen da ikke — som det jo nu er almindeligt — indehaves af vedkommende Kommune selv. De Krav, der ved Sporvejskoncessionerne stilles fra Statens Side, indskrænke sig derfor til saadanne, som referere sig til Sikkerheden ved den offentlige Drift.

De Koncessionshaverne paalagte Forpligtelser samt Indskrænkninger i deres Dispositionsfrihed henføres naturligt til 2 Hovedgrupper, nemlig paa den ene Side de, der vedrøre Banernes og Sporvejenes Anlæg og paa den anden Side de, der vedrøre Driftsvirksomheden. En Sondring paa dette Grundlag vil ogsaa blive opstillet nedenfor ved Omtalen af de enkelte Bestemmelser; men den vil dog af praktiske Grunde ikke blive fuldstændig gennemført, da man herved vilde nødes til ved Fremstillingen at adskille Æmner, som naturligt behandles i Sammenhæng.

Om de enkelte Bestemmelser bemærkes:

I. Bestemmelser, som i Særdeleshed vedrøre Anlægene.

1. Bevillingshaverne paa Anlæg og Drift af *Jernbaner* ere i Henseende til *Programmet for vedkommende Jernbanes Bygning og Indretning samt den til Driften anvendte Drivkraft* bundne ved den Lov og Koncession, som hjemler Banens Anlæg, jfr. saaledes Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 7. Endvidere skulle Bevillingshaverne *forelægge Ministeren eller det af Ministeriet beskikkede Stats-tilsyn med Jernbaneanlægget til Godkendelse fuldstændige Planer til Anlægget og dets enkelte Dele*, se i begge de anførte Henseender den foran nævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted, § 1, 1. og 2. Stk. og § 7, 1. Stk., 2. og 3. Punktum.

Ogsaa med Hensyn til Banens Forsyning med alt Tilbehør (Driftsmateriel m. m.) ere Bevillingshaverne underkastede Ministerens Bestemmelse, se nysnævnte Eneretsbevillings § 1, 3. Stk. Endvidere kan Ministeren, naar Banens Drift kræver det, paalægge Bevillingshaverne at udvide Banens Driftsmateriel og Inventar, se Eneretsbevillingens § 22, 1. Stk., sidste Punktum.

Udførligere Bestemmelser i disse nævnte Henseender findes ikke optagne i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840, jfr. dog §§ 1, 2 og 17. I Kundgørelsen af 15. Marts 1845 angaaende

de Rettigheder og Forpligtelser, som tilstodes og paahvilede »Det sjællandske Jernbaneselskab« med Hensyn til Roskildebanen, er ikke optaget Bestemmelser af det foran angivne Indhold. Ikke desto mindre ansaas det i Praksis for en Selvfølge, at alle Anlægget vedrørende Planer skulde forelægges for og godkendes af Statens Repræsentanter, forinden de paa-gældende Anlæg bragtes til Udførelse, og allerede i Loven af 20. August 1853 om Koncession til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra København til Helsingør findes i § 2 optaget en udtrykkelig Bestemmelse om, at Jernbaneselskabet skulde forelægge til Regeringens Bedømmelse og Stadfæstelse fuld-stændige Planer til Anlæg af Banen. Tilsvarende Bestem-melser genfindes i saa godt som alle senere Jernbanelove, jfr. Lov af 19. Februar 1861 § 3, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 10, Lov af 21. Juni 1867 § 2, Lov af 26. Februar 1869 § 2, Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 § 2, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 2, Lov Nr. 72 af s. D. § 4, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 44 af s. D. § 2, Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 2, 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, Lovene Nr. 52 og Nr. 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a. Regeringens Approbation af Jernbane-planerne skete oprindeligt ved kongelig Resolution, jfr. Reso-lutioner af 30. Maj 1845¹⁾ og af 28. Maj 1847¹⁾, hvorved bl. a. godkendtes Planerne for nogle Stationsbygninger m. m. I nyere Tid træffes Afgørelsen derimod dels af Ministeriet for offentlige Arbejder, dels af den af samme beskikkede tek-niske Kontrol. Hvad angaar Bestemmelsen af Jernbanernes Retningslinie og Beliggenheden af Stationerne ved Banerne samt Stationernes Karakter, følges i Praksis den Fremgangs-maade, at Planerne herfor, forinden Besigtigelsen af den ud-stukne Banelinie kan finde Sted, maa være foreløbigt appro-

¹⁾ Utrykt.

berede af Ministeriet for offentlige Arbejder. Naar derefter Besigtigelsen er foretagen, og Kommissarius paa Grundlag af det ved samme passerede paa Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Vegne har gjort Indstilling til Ministeriet, træffer dette endelig Afgørelse i de ommeldte Henseender, idet Planerne, hvis Ministeriet intet finder at erindre, approberes »endeligt« af samme. Først naar saadan endelig Approbation har funden Sted, foregaar selve Ekspropriationen til Jernbaneanlægget.

Tilsvarende Bestemmelser til de foran omhandlede optoges i tidligere Tid ikke i *Sporvejskoncessioner*, hvorimod Afgørelsen i saa Henseende med Hensyn til Hestesporvejene overlodes til vedkommende Kommunalbestyrelse (med Ret for Koncessionshaveren til Indankning af Tvistespørgsmaal for Ministeriet), jfr. § 1 i den nu bortfaldne Koncession af 23. Oktober 1883 til Anlæg og Benyttelse af en Sporvej fra Frederiksberg Runddel til Nørrebro. En Forandring heraf skete for den i Henhold til Loven af 20. Februar 1875 paa Strandvejen ved København etablerede Dampsporvejs Vedkommende, og efter at der er blevet indført elektrisk Drift af Sporveje, paalægges det ved Sporvejskoncessionerne Bevillingshaverne at underkaste sig ganske lignende Bestemmelser i den her omhandlede Retning som Bevillingshavere paa Jernbaner, jfr. § 1 og § 2, 1. Punktum i Eneretsbevilling af 17. November 1902 paa Anlæg og Drift af en Sporvej ad Strandvejen fra Staden Københavns Grænse til Klampenborg. Ogsaa naar der ved en allerede anlagt Sporvej ønskes indført Forandringer i den dertil anvendte Driftsmaade, maa samme Regel følges som ved Nyanlægget, jfr. Eneretsbevillingens § 5. Som det af de anførte §§ i oftnævnte Eneretsbevilling vil ses, er det Ministeriet for offentlige Arbejder, som ved elektriske Sporveje, inden Anlægget paa-begyndes (forandres), og Materiellet anskaffes, skal have Tegninger og Planer forelagt og godkende disse.

2. Særlig for *Jernbaner* er en i Koncessionerne optagen Bestemmelse om, at Bevillingshaverne ere *pligtige at meddele Ministeren alle af denne begærede Oplysninger angaaende Tilvejebringelsen af den til Anlægget af Banen fornødne* — eller den udover Statskassens Bidrag fornødne — *Kapital*, se § 2 i fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 og § 2 i den under 11. Juli 1905 bekendtgjorte Eneretsbevilling af 10. s. M. til Anlæg og Drift af en Jernbane paa Amager, jfr. endvidere § 3, 1. Stk. i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840, Lov af 27. Februar 1852. §§ 1 og 3, Lov af 20. August 1853 § 1, Lov af 9. Februar 1866 § 1 a, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a. Bestemmelser af denne Art ere givne til Sikkerhed for Gennemførelsen af vedkommende Jernbaneanlæg, jfr. nærmere foran Afsnit 7, og i Praxis kræves der, inden Koncessionen meddeles, Bevis for, at den fornødne Kapital er sikret til Dækning af Overslagssummen, hvorhos der tillige fordres Garanti for Dækning af eventuelle Overskridelser af Overslagssummen.

3. Med Hensyn til, *hvorledes der skal forholdes, naar Jernbanernes Spor straks ved deres Anlæg eller senere hen skulle sættes i Forbindelse med andre Jernbaner*, indeholde Koncessionerne den Bestemmelse, at Vilkaarene i saa Henseende saavel vedrørende Anlæg som Drift fastsættes af Ministeren, se fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 § 1, 4. Stk., § 26 og § 30 d, jfr. endvidere Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 § 16, 2. Stk., samt Lov af 9. Februar 1866 § 1, 40, Lov Nr. 72 af 23. Maj 1873 § 4, 1. Stk., Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 44 af s. D. § 2, 2. Stk., 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, Lovene Nr. 52 og Nr. 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 b og c, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 b og c. De nærmere

Bestemmelser for Forholdenes Ordning fastsættes i Praksis ved en af Ministeriet godkendt Overenskomst mellem vedkommende Jernbanebestyrelser.

Ogsaa i *Sporvejskoncessioner* optages sædvanligvis tilsvarende Bestemmelser til de ovennævnte til Sikring af en tilfredsstillende Forbindelse med andre Sporveje, jfr. §§ 14 og 15 i fornævnte Eneretsbevilling af 17. November 1902 til Anlæg og Drift af en Sporvej til Klampenborg.

I § 14 er det bestemt, at Bevillingshaveren skal finde sig i, at den af ham anlagte Sporvej overskæres af andre Sporveje og eventuelt paa kortere eller længere Strækninger efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet benyttes af andre, der ere berettigede til at drive Sporveje; kan der ikke opnaas Enighed med vedkommende om Betingelserne herfor, fastsættes de af Ministeriet for offentlige Arbejder.

I § 15 hedder det derefter: »Med andre, der have Beretigelse til at drive Sporveje, er Bevillingshaveren pligtig til — efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet for offentlige Arbejder — at træffe en Ordning, der tillader en gensidig Benyttelse af Vognene paa de forskellige Sporveje, eller, hvor saadant ikke lader sig gøre, en Ordning, hvorved der sikres Passagerer, som ere blevne befordrede paa en Sporvej, Ret til at blive befordrede med de første efter deres Ankomst afgaaende Sporvogne paa en anden Sporvej, forsaavidt Pladserne i disse ikke alt ved Ankomsten ere optagne, og eventuelt saaledes, at vedkommende Passagerer kun paa den første Sporvej erlægge Betalingen efter en Takst i Forhold til den paa samtlige Sporveje tilbagelagte Strækning«.

I denne Forbindelse kan tillige nævnes Bestemmelserne i Eneretsbevillingens § 13, hvorefter Bevillingshaveren, forsaavidt der maatte blive anlagt Jernbaner, som skære Sporvejen, skal være pligtig til at finde sig heri uden at kunne kræve Erstatning for de hermed forbundne Ulemper, ligesom han ogsaa skal bære Udgifterne ved de Forandringer ved Sporvejen, som i denne Anledning maatte blive nødvendige, hvorhos han vil have at underkaste sig de Bestemmelser, som

Ministeren for offentlige Arbejder paa Grund af Overskæringen med nye eller allerede tilstedeværende Jernbanespor maatte fastsætte til Betyggelse af Færdselen, jfr. hermed Bestemmelserne i § 4, 3. Stk., og § 5, 2. Stk., i Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897 samt de tilsvarende Bestemmelser i Politianordning af 17. November 1903 for Jernbaner under Privatdrift.

4. *Forholdet til Told-, Post- og Telegrafvæsenet.* I Tilknytning til de foran under 1. omhandlede Bestemmelser er det ved alle nyere *Jernbanekoncessioner* — men derimod ikke ved *Sporvejskoncessioner* — fastsat, at

a) Bevillingshaverne ere underkastede Ministerens Bestemmelse om Banens Forsyning med de til dens første Anlæg fornødne Lokaler m. v. for Told-, Post- og Telegrafvæsen, se § 1, 3. Stk. i fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted.

Angaaende saadanne Forandringer eller Udvidelser af de nævnte Lokaler, som efter disses første Indretning maatte blive paalagte Bevillingshaverne, hedder det dernæst i Koncessionerne, at Bevillingshaverne for saadanne skulle nyde en passende Godtgørelse efter Ministerens Bestemmelse, se § 22, 2. Stk. i fornævnte Eneretsbevilling.

b) I § 23, 1. og 2. Stk., i oftnævnte Eneretsbevilling (og andre Jernbanekoncessioner) indeholdes endvidere saalydende Bestemmelser:

»Saavel ved Banens Anlæg som senere under dens Drift skal Bevillingshaverne underkaste sig Ministerens Fordringer med Hensyn til, hvad der skal iagttages i Henseende til Undersøgelse og Transport af toldpligtigt Gods, samt med Hensyn til Afgivelse og Indretning af Vogne for Brev- og Pakkeposten.

For Posternes Transport nyder Bevillingshaverne Godtgørelse efter en af Ministeren¹⁾ fastsat Takst«.

¹⁾ a: den Minister, under hvem Jernbanerne sortere.

Med de foran under a) og b) nævnte Bestemmelser kan sammenholdes Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 §§ 24 og 25, Kundgørelse af 15. Marts 1845 §§ 14 og 15. Endvidere kan anføres Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 38, Lov af 21. Juni 1867 § 4, 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, Lovene Nr. 52 og Nr. 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a.

c) Endelig indeholder Eneretsbevillingen (og andre Koncessioner) i § 23, 3. Stk., følgende Bestemmelse:

»Bevillingshaverne skal, hvis saadant af Ministeren forlanges, til Jernbanetelegraf anvende Stænger, præparerede efter en af Ministeren angiven Metode og af saadanne Dimensioner, at Statstelegrafens Linier derpaa, om ønskes, kan anbringes. Hvis Stængerne saaledes af Statsletegrafen benyttes, overtager denne Stængernes Vedligeholdelse for saa lang Tid, som den benytter dem. Telegrafapparaterne, der anvendes, skal, hvis det af Ministeren forlanges, være af den Konstruktion, som benyttes ved Statstelegrafen, og de dermed forsynede Jernbanestationer skal paa Forlangende af Ministeren kunne benyttes til offentlig Korrespondance paa Betingelser, der nærmere fastsættes af ham. Saafremt der til Banens Tjeneste med Ministerens Samtykke maatte blive benyttet Telefonanlæg, skal Bevillingshaverne herved være underkastede lignende Bestemmelser som foran fastsat med Hensyn til Telegrafanlæg«.

Til nærmere Forstaaelse af de foran anførte Bestemmelser og disses Omfang vil det være af Betydning at kende de Be-

grundelser, hvormed de oprindelig ere fastsatte. I saa Henseende maa Forholdet til hver enkelt Etat betragtes for sig.

Angaaende Forholdet til *Toldvæsenet* blev det i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 § 24 bestemt:

»De almindelige Lovforskrifter om Erlæggelse af Ind- og Udførsels- samt Transittold blive ogsaa anvendelige paa de Varer, der transporteres paa Jernbanen. Men for saavidt muligt at undgaa Standsning af Færdselen paa Jernbanen, skal Toldkontrollen paa muligste Maade simplificeres«; jfr. Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 14 (... og vil Selskabet derhos have at underkaste sig de nærmere Foranstaltninger, som det maatte findes nødvendigt, til Told- og Konsumtionsvæsenets Tarv, at træffe.).

Til Opfyldelse af disse Bestemmelser blev det erkendt nødvendigt ved større Jernbanestationer og Forbindelseshaver stationer med Udlandet at indrette Toldlokaler paa eller ved selve Jernbanestationerne, se saaledes kgl. Resolution af 30. Maj 1845¹⁾ angaaende Approbation af Linien og Byggeplanen for Jernbanen fra København til Roskilde: »Vi approbere herved allernaadigst ..., at Selskabet, forinden Opførelsen af Bygningerne ved de respektive ... Stationer paabegyndes, vil have til Vor nærmere allerhøjeste Approbation at indsende fuldstændige Planer og Tegninger over Bygningernes Fordeling og Indretning, hvorved det navnlig maa godtgøres, at de for Told- og Konsumtionsvæsenet fornødne Lokaler ere disponible ...«.

Med Hensyn til Lokalernes Montering, Opvarmning, Belysning og Renholdelse hedder det dernæst i kgl. Resolution af 28. Maj 1847¹⁾ angaaende Approbation paa Bygningerne ved nævnte Jernbanes Stationer ved Kjøbenhavn, i Valby og i Roskilde:

»Vi bifalde allernaadigst: ... at Selskabet forpligtes til at forsyne de for Told- og Konsumtionsvæsenet bestemte

¹⁾ Utrykt.

Lokaler med fornødent Inventarium samt at bekoste disses Opvarmning, Belysning og Renholdelse«.

I den til Grund for denne Resolution liggende Forestilling er der af den kgl. Jernbane-Kommission som Begrundelse for Indstillingen udtalt:

»Da imidlertid Indretningen af oftnævnte Lokaler ene er nødvendiggjort ved Jernbanens Anlæg, ligger det allerede i Forholdets Natur, at Selskabet maa være forpligtet til at sætte og holde disse Lokaler i saadan Stand, at Toldvæsenet, uden forøget Udgift, kan benytte dem . . .«.

Om Forholdet til *Postvæsenet* hedder det i § 25 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840: »Til Befordring af Breve, Aviser og Postgods tilligemed den Postbetjent, der maatte medfølge, have Entreprenørerne paa deres Bekostning at indrette en særskilt Vogn, der stedse bør holdes i vedbørlig Stand.

Postvæsenet forbliver det udelukkende forbeholdt at befordre Breve og Aviser paa Jernbanen, hvilken Befordring af Entreprenørerne bør gives uden Betaling, og hvorom de nærmere Bestemmelser senere ville blive fastsatte.

Desuden skal Postgods indtil en Vægt af 600 Pund uden Betaling beforders i enhver Retning paa Banen hver Dag, eller naar Banen ikke skulde blive afbenyttet dagligt, da hvergang saadant sker. For Overvægt af Postgods vil den tarifmæssige Betaling for Banens Afbenyttelse blive erlagt. I Tilfælde af en Standsning i Banens Brug have Entreprenørerne uden Godtgørelse at sørge for Postsagernes hurtigst mulige Viderebefordring«.

I Jernbanekommissionens til Grund for den kgl. Resolution af 12. Maj 1840 angaaende Udfærdigelse af Bekendtgørelsen liggende Forestilling hedder det med Hensyn hertil bl. a. følgende:

»Auch schienen die der Postverwaltung anderweitig zuzusichernden Vortheile der Commission einen entsprechenden Ersatz für die Einbusse zu enthalten, welche die Postcassee durch die wohl grösstentheils wegfallende Personenbeförderung

mittelst der Postanstalten längs der Route der Eisenbahn erleiden möchte¹⁾ ...«. Uagtet de ældste Bestemmelser vedrørende Jernbaners Anlæg saaledes intet indeholdt om Tilvebringelse af Lokaler for Postvæsenet, blev det dog — med den samme Begrundelse som for Toldlokalernes Vedkommende, nemlig den af Hensyn til Jernbanernes eget Tarv foreliggende Nødvendighed — allerede ved de allerførste Jernbaneanlæg bestemt, at Jernbanerne selv skulde bekosté Indretningen af de fornødne Lokaler for Postvæsenet, jfr. i øvrigt for det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende den aldeles almindelige Bestemmelse i § 15 i Kundgørelse af 15. Marts 1845 (»Med Hensyn til Selskabets Forhold til Postvæsenet, vil samme have at underkaste sig de Bestemmelser, som nærmere maatte vorde fastsatte«).

Hvad endelig angaar Stillingen til *Telegrafvæsenet*, foreligger der ingen almindeligere Udtalelser til Forstaaelse af Forholdet; men Spørgsmaalet om Indretning af Lokaler m. v. er her af ringe Interesse, da Telegrafvæsenet paa Banestationerne almindeligvis bestyres i Forbindelse med Postvæsenet, saa at selvstændige Krav sjælden fremkomme. I Tvivlstilfælde tør det derhos anses for en Selvfølge, at Forholdet til Telegrafvæsenet i det hele maa bedømmes aldeles som Forholdet til Post- og Toldvæsenet, jfr. nærmere nedenfor.

Den første Koncession, som indeholder Bestemmelser angaaende Forholdet til Telegrafvæsenet, er Koncessionen af 29. Marts 1873 paa Anlæg og Drift af Lollandshbanen, se Koncessionens § 19. Der savnes imidlertid i Forarbejderne til Koncessionen enhver Begrundelse af de paagældende Bestemmelser.

Hvad i øvrigt angaar de Jernbanerne paalagte Forpligtelser til Indretning, Vedligeholdelse m. v. af Lokaler og Vogn-

¹⁾ De Fordele af anden Art, som bør tilsikres Postforvaltningen, forekom ogsaa Kommissionen at danne en passende Erstatning for de Tab, som Postkassen maatte lide derved, at Personbefordring gennem Postetablissementerne vel for største Delen vil bortfalde langs Jernbaneruten.

rum for de foran nævnte Etater m. m., vil det af de foran citerede Forestillinger ses, at de ere begrundede i to Hensyn, nemlig:

1) at Jernbanerne ikke uden nogen Erstatning bør kunne gøre Indgreb i bestaaende Statsinstitutioners Virksomhed og formindske disses Indtægter (Overflødiggørelse af Postruter), og

2) at Indretning og Vedligeholdelse m. v. af Lokaler paa Stationerne for vedkommende Statsmyndigheder, som alene eller i det væsentlige udkræves af Hensyn til Banerne selv og Befordringen paa disse, bør ske paa Banernes egen Bekostning.

Ud fra disse Begrundelser maa Jernbanernes Stilling til de fornævnte Statsmyndigheder i det hele bedømmes og ordnes, og det vil ogsaa ses, at man heller ikke i Praksis har anvendt Bestemmelserne i nogen Maade vilkaarligt, i hvilken Henseende her skal oplyses, hvorledes Forholdene i Praksis ere ordnede:

Til a. Lokaler indrettes paa Stationerne for Jernbanernes Regning til Post-, (Telegraf-) og Toldvæsenet i det Omfang, som *den i Forbindelse med Jernbanedriften staaende* Post-, (Telegraf-) og Toldekspedition kræver. Forsaavidt nogen af de paagældende Etater ved Stationerne ønsker indrettet større selvstændige Bygninger, end Jernbanetrafikken udkræver, maa de saaledes foraarsagede yderligere Udgifter være Jernbanerne uvedkommende.

For Forandringer og Udvidelser af eksisterende Lokaler have Koncessionshaverne altid Krav paa Godtgørelse; men dennes Størrelse fastsættes af Ministeren (Koncessionens § 22) og behøver derfor ikke fuldtud at svare til Bekostningen, hvorimod der kan tages lignende Hensyn ved Fastsættelse af Godtgørelsen, som gælde med Hensyn til Fordeling af Udgifterne ved Lokalernes første Indretning.

Med Hensyn til Lokalernes *Vedligeholdelse* have almindeligvis følgende Regler været fulgte¹⁾:

¹⁾ Jfr. for Statsbanernes Vedkommende de under 16. November 1869 (Jylland—Fyen) og 14. Oktober 1899 (Sjælland—Falster) approberede Regler.

Den ydre Vedligeholdelse af de ved Banestationerne indrettede Lokaler paahviler Jernbanerne, naar Lokalerne ere anbragte i de af Banen benyttede Bygninger, men derimod ikke, naar de findes i særlige Bygninger.

Den indre Vedligeholdelse af Lokaler, som ere anbragte i Jernbanernes Bygninger *af udelukkende Hensyn til den i Forbindelse med Jernbanen staaende Ekspedition*, paahviler Jernbanerne. Derimod er Vedligeholdelsen Jernbanerne uvedkommende, naar Lokalerne have en mere udvidet Bestemmelse, eller naar de ere anbragte i særskilte Bygninger.

Indsætning af nye Ruder i Lokalerne er dog i alle Tilfælde Banerne uvedkommende.

Med Hensyn til *Rengøring, Belysning og Opvarmning* gælde ikke ganske ensartede Regler. Toldlokaler, hvis indre Vedligeholdelse paahviler Jernbanerne, rengøres, belyses og opvarmes ligeledes af disse. Derimod besørges saadant gerne af Postvæsenet (og Telegrafvæsenet) selv, hvor der findes selvstændige Lokaler til Postbesørgelsen, men af Jernbanerne, hvor denne foregaar i de til Jernbanepersonalet indrettede Kontorer.

Angaaende en mellem Postvæsenet og Privatbanerne nu bestaaende særlig Overenskomst henvises til, hvad der anføres nedenfor under d).

Til b. Det foran under b) nævnte Paalæg til Bevillingshaverne om at underkaste sig Ministerens Fordringer med Hensyn til, hvad der skal iagttages i Henseende til *Undersøgelse og Transport af toldpligtigt Gods* (Toldlukke for Godsvogne og andre fornødne Foranstaltninger) giver ikke Anledning til særlige Bemærkninger.

Med Hensyn til *Befordring af Posten* over Jernbanerne bemærkes:

Postrum af nærmere bestemte Dimensioner i Banernes Vogne stilles til Postvæsenets Raadighed til Befordring af Posten og det med denne rejsende Postpersonale. Foruden til disse Tjenestemænd ydes der Fribefordring paa Banerne til vedkommende Postinspektør eller andre Tilsynsførende.

De paagældende Vogne vedligeholdes af Banerne, medens deres Belysning, Opvarmning og indre Rengøring plejer at overtages af Postvæsenet. Hvor Postrum ikke ere fornødne, befordres Posten i særlige Postlader eller Sække i Banernes Pakvogne.

For de ommeldte Præstationer ydes der af Postvæsenet Banerne en Godtgørelse efter en af Ministeren for offentlige Arbejder fastsat Takst, der ikke svarer til almindelig takstmæssig Betaling for Befordring af Gods, men fastsættes under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, jfr. nærmere nedenfor om den nu bestaaende Overenskomst.

Til c. Med Hensyn til den i Koncessionernes § 23, 3. Stk., givne Bestemmelse om *Statstelegrafvæsenets eventuelle Medafbenyttelse af Jernbanernes Telegraf- (Telefon-) Pæle* bemærkes, at en Ordning i denne Retning i Virkeligheden ikke er nogen Byrde, men tværtimod en Fordel for Banerne, som derved opnaa, at Telegrafvæsenet overtager Vedligeholdelsen af Stængerne, hvad der betyder en ikke ubetydelig Besparelse for Banerne.

Hvad angaar *Benyttelsen af Privatbanestationerne til offentlig Telegrafkorrespondance* skal oplyses, at der for dette Forhold af Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. Oktober 1909 er udfærdiget et udførligt Reglement¹⁾.

d) *Jernbanefunktionærers Besørgelse af Post- og Telegraf-tjeneste.*

I Forbindelse med de foran omhandlede Bestemmelser i Jernbanekoncessionerne angaaende Jernbanernes Forhold til Told-, Post- og Telegrafvæsenet skal her endnu omtales, at Udførelsen af Post- og Telegrajtjeneste paa en Række Jernbanestationer er overdraget til Jernbanernes Funktionærer (Stationsforstandere og Holdepladsforvaltere). Da Telegrajtjenesten paa mindre Stationer (ogsaa udenfor Jernbanernes Omraade) er forenet med Posttjenesten, er der ikke i den om-

¹⁾ Lovtidende A. for 1909 Side 1277.

meldte Anledning truffet Overenskomst med Telegrafvæsenet, hvorimod Forholdet i sin Helhed har været ordnet ved Overenskomster mellem Jernbanerne (eller disses Funktionærer) og Postvæsenet. Ved Skrivelser af 8. August 1913¹⁾ og af 11. Marts 1914¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Indenrigsministeriet og til »Danske Privatbaners Repræsentation«²⁾ er en ny, for alle Privatbaner fælles Overenskomst i saa Henseende godkendt, hvilken Overenskomst tillige indeholder de fornødne Bestemmelser angaaende Postlokaler paa Jernbanernes Stationer, om Postens Befordring (jfr. foran under a) og b)) og om Vederlag for vedkommende Præstationer, derunder ogsaa Vederlag for Afgivelse af Lokaler paa Stationerne til Postens Besørgelse.

5. I nyere *Jernbanekoncessioner* er endvidere optaget en Række meget specielle Bestemmelser vedrørende Bygningen af Jernbanen, se § 4 i oftnævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914. Disse Bestemmelser ere følgende:

a. *Alle Arbejder ved Bygningen af Banen med Tilbehør skulle, forsaavidt ikke anderledes af Ministeren bestemmes, udbydes i Licitation i Henhold til Betingelser, der med tilhørende Overslag approberes af Regeringens tekniske Kontrol³⁾, ligesom Valget mellem de ved Licitationen fremkomne Tilbud skal approberes af samme.* Det bliver ved Gennemførelsen af disse Bestemmelser at paase, at det foreløbige Overslag, som er lagt til Grund ved Tegningen af Bidrag til Anlægget, ikke uden afgørende Grunde overskrides. I Tilfælde af

¹⁾ Utrykt.

²⁾ En ikke autoriseret Sammenslutning af en Del Privatbaners Bestyrelser.

³⁾ Almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer til Privatbaneanlæg ere dog approberede af Ministeriet for offentlige Arbejder den 5. Marts 1909, og det er saaledes kun de særlige Betingelser, hvorom der eventuelt bliver Tale, som approberes af den tekniske Kontrol.

Uoverensstemmelse herom mellem Bevillingshaverne og Kontrollen bliver Spørgsmaalet at indstille til Ministerens Afgørelse¹⁾).

b. Bevillingshaverne ere pligtige at *drage Omsorg for, at der til Udførelse af Anlægsarbejderne kun anvendes indenlandsk Arbejdskraft*. Undtagelse herfra kan kun finde Sted under særlige Forhold og med udtrykkeligt Samtykke af den tekniske Kontrol, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 d, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 d.

Nogen nærmere Bestemmelse til Afgørelse af, hvad der i denne Sammenhæng bør anses for »indenlandsk« Arbejdskraft, ses ikke at foreligge. Da der i Koncessionerne for et andet Forhold stilles Krav om »Indfødsret«, jfr. nedenfor under 8 a, tør det anses for givet, at man med Udtrykket »indenlandsk« ikke har tænkt at ville stille Krav om Indfødsret, men derimod kun om, at de paagældende Personer, uden at være knyttede ved andet særligt Baand til Landet, forinden der opstod Spørgsmaal om Antagelse af Arbejdere til Jernbanens Anlæg, havde fast Ophold her i Landet og ikke havde taget saadant Ophold alene med dette Arbejde for Øje. Hensigten med Bestemmelsen har øjensynlig nærmest været at forhindre Import fra Udlandet af Arbejdsstyrken til Jernbaneanlægene.

Det er ikke aldeles klart, hvorledes Udtrykket »Arbejdskraft« rettest bør opfattes. At det maa omfatte alle ved Anlægget beskæftigede *egentlige Arbejdsmænd*, er utvivlsomt, men det Spørgsmaal synes at kunne rejses, om Bestemmelsen bør forstaas som tillige omfattende andre, der udføre en Virksomhed for Bevillingshaverne ved Jernbanens Anlæg, saasom Arbejderformænd, Tegnere, Ingeniører eller endog Entreprenører.

¹⁾ Det er dog kun i Koncessioner paa Jernbaner, til hvilke Staten yder Bidrag, at der optages saa detaillerede Bestemmelser, jfr. som Modsætning § 4, 1. Stk. i den under 6. Marts 1913 bekendtgjorte Eneretsbevilling af 3. s. M. til Anlæg og Drift af en elektrisk Jernbane fra Randers til Aarhus.

Bestemmelser af den her omhandlede Art findes ikke optagne i de ældste Jernbanekoncessioner. Først i § 4 i Koncessionen af 22. November 1889 paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Horsens til Tørring er der truffet saadan Bestemmelse. I denne Koncession og i Koncessionen af 15. Juni 1892 paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Vejle til Give er dog benyttet et noget andet Udtryk, nemlig: »indenlandske Arbejdere«. Udtrykket »indenlandsk Arbejdskraft«, som derimod findes anvendt i alle senere Jernbanekoncessioner, har sin Oprindelse fra Bestemmelsen i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 d, hvorefter der i Eneretsbevillinger, meddelte i Henhold til nævnte Lov, skal optages Bestemmelse om, »at Bevillingshaveren er underkastet Indenrigsministerens Bestemmelse om Anvendelse af indenlandsk Arbejdskraft ved Anlægget«. Der ses ikke i fornævnte Lov eller i Forarbejderne til denne eller andre Jernbanelove eller andetsteds at foreligge almindelige Udtalelser til Forstaaelse af de her omhandlede Bestemmelser; ejheller ses noget Steds at foreligge nogen Motivering af det i Loven af 1894 og senere Koncessioner benyttede ændrede Udtryk »Arbejdskraft« i Stedet for »Arbejdere«. Grunden til, at førstnævnte Udtryk er anvendt i Begyndelsen af § 5 d i Loven af 1894, synes kun at være et Ønske om af rent redaktionelle Hensyn at finde en sproglig Variation for det straks efter i samme Bestemmelse anvendte Udtryk »Arbejdere«. I Mangel af særlige Fortolkningsdata synes den naturlige Forstaaelse derfor at være, at de to Udtryk ere at opfatte som ensbetydende, og de bør da sikkert forstaaes saaledes, at Indskrænkningen i Bevillingshaverens frie Dispositionsret kun gælder med Hensyn til Spørgsmaal om Benyttelse af *egentlige Arbejdsmænd*, men ikke, hvor Talen er om Anvendelse af andre Personers Virksomhed. Til Støtte herfor kan anføres, at Tanken med Indførelsen af den omhandlede Bestemmelse sikkert snarest maa antages at have været at tilvejebringe en Beskyttelse for den Del af den indenlandske Befolkning, som i særlig Grad er udsat for Arbejdsløshed, og at en særegen Bestemmelse som denne ifølge almindelige Fortolkningsgrundsætninger ikke bør

gives en større Rækkevidde end den, hvortil der findes utvivlsom Hjemmel. Hertil kan føjes, at Bestemmelsen saaledes forstaaet synes baade let at begrunde og naturlig og hensigtsmæssig, særlig ogsaa fordi der ved store og betydelige Anlæg af den her omhandlede Art sædvanligvis bliver Anvendelse for meget store egentlige Arbejdsstyrker, hvorimod der i Almindelighed kun anvendes enkelte Entreprenører og andre Personer med særlig teknisk Uddannelse, saa at Særbestemmelser for saadanne Vedkommende vilde være af ringe Betydning. Det vilde derhos ikke være uden Betænkelighed at lade Bestemmelsen omfatte disse sidste Personer, da det med Hensyn til saadanne (eventuelt ogsaa Arbejderformænd og lignende Personer) gælder om at sikre sig de bedst mulige Kræfter. Det maa vel ogsaa indrømmes, at Udtrykkene »Arbejdere« og »Arbejdskraft« sprogligt set kun leder Tanken hen paa egentlige Arbejds mænd, som under andres Ledelse stille deres rent legemlige Arbejds kraft til Raadighed. Herimod kan ikke anføres, at Lov Nr. 4 af 7. Januar 1898 § 2, 1. Stk. giver Betegnelsen »Arbejder« et videre Omfang end foran ommeldt; thi der savnes Hjemmel til paa det her omhandlede Omraade at paaberaabe sig en saadan for et specielt Omraade given vilkaarlig Bestemmelse af et Begreb. Spørgsmaalet om Forstaaelsen af de omhandlede Bestemmelser (Koncessionerne) har i Praksis kun i en enkelt Relation — nemlig med Hensyn til, hvorvidt Bestemmelsen udelukkede udenlandske Entreprenører fra at give Tilbud paa Udførelse af Anlægsarbejderne — foreligget Administrationen til Afgørelse. Dette specielle Spørgsmaal er af Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 10. August 1910¹⁾ til Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne besvaret derhen, »at Ministeriet maa holde for, at den ommeldte Bestemmelse ikke omfatter Entreprenøren«.

c. Forsaavidt angaar Jernbaner, til hvilke Staten yder Bidrag, bestemmes det dernæst, at *Bevillingshavernes Antagelse*

¹⁾ Utrykt.

af ledende Ingeniør ved Anlægget ikke er gyldig, førend Ministerens Godkendelse af Antagelsen er erhvervet. Det maa anses for selvfølgeligt, at den projekterende og ledende Ingeniør ved et Jernbaneanlæg ikke samtidig kan overtage Entrepriser ved Anlægget; men overhovedet er en Forening af Entreprenørvirksomhed med Stillingen som ledende Ingeniør for Bevillingshaverne ved et Jernbaneanlæg lidet heldig, ogsaa naar den førstnævnte Virksomhed foregaar andetsteds. Paa Forespørgsel om, hvorvidt Ministeriet vilde nægte sin Godkendelse af en Ingeniørs Antagelse som projekterende og ledende Ingeniør ved et Privatbaneanlæg, naar den paagældende drev Entreprenørvirksomhed ved andre Baneanlæg, har Ministeriet for offentlige Arbejder dog i en Skrivelse af 14. Juli 1914¹⁾ til Bestyrelsen for Entreprenørforeningen udtalt, »at Ministeriet vel maa anse det for uheldigt, at de fornævnte tvende Virksomheder forenes, men at det dog indtil videre vil kunne forventes, at Ministeriets Godkendelse af Vedkommende som projekterende eller ledende Ingeniør ikke vil blive nægtet af den omhandlede Grund, forsaavidt vedkommende Ingeniør til Ministeriet afgiver Erklæring om, at han i Tidsrummet indtil vedkommende Banes Fuldførelse og Aflevering ikke vil paatage sig eller deltage i nogen Entreprise ved private Baner her i Landet«.

d. Uden tvingende Nødvendighed maa der ikke arbejdes ved Jernbaneanlægene paa Søn- og Helligdage, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 d, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 d.

e. Bevillingshaverne skulle paase, at alle Arbejdere ved Anlægget af vedkommende Entreprenør holdes forsikrede mod Ulykkestilfælde under Arbejdet i et i Medfør af Lov Nr. 4 af 7. Januar 1898 anerkendt Forsikringselskab, jfr. denne Lovs § 3 a) og § 4 A. 5, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 d og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 d. Da Koncessionernes her omhandlede Bestemmelse ikke indeholder nogen Henvisning til

¹⁾ Utrykt.

§ 2 i Ulykkesforsikringsloven, er den egnet til at fremkalde Tvivl om, hvorvidt den skal antages ved Betegnelsen »Arbejdere« at sigte til dette Begreb i snævrere (almindelig) Forstand eller til det i denne Lov bestemte, mere omfattende Begreb, altsaa ogsaa som vedrørende Arbejderformænd og lignende Personer, forsaavidt Vederlaget for deres Virksomhed ikke overstiger 2,400 Kr. aarlig. Det kan dog næppe omtvistes, at man med Hensyn til Bestemmelsen af Begrebet »Arbejdere« i denne Sammenhæng maa antages at have henholdt sig til Loven af 7. Januar 1898, saa meget mere, som der ikke foreligger Lovhjemmel for Begrænsning af den Entreprenørerne ifølge nævnte Lov paahvilende Forpligtelse til Forsikring af de ved Jernbaneanlæg arbejdende Personer. Snarere kunde der blive Spørgsmaal om, at Ministeren i Henhold til en Lovbestemmelse som den i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 d) givne kunde udvide Omraadet for Entreprenørernes Forpligtelse i den omhandlede Retning; men herom vil der dog formentlig ikke let blive Tale. Bestemmelser om Pligt for Entreprenørerne til at holde deres Arbejdere (Medhjælpere) forsikrede under Anlægget mod Ulykkestilfælde have iøvrigt ogsaa før 1898 været optagne saavel i Jernbanekoncessioner som i de med Entreprenørerne oprettede Kontrakter om Udførelse af de paagældende Anlægsarbejder, jfr. ogsaa Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 d. At de en Entreprenør saaledes ved Kontrakt paalagte Forpligtelser, forsaavidt de vare videregaaende end de ved Loven af 1898 hjemlede, ikke bortfaldt ved Lovens Ikrafttræden, er udtalt i Skrivelse af 26. Januar 1899¹⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Lemvig—Thyborøn Jernbane. Det maa iøvrigt antages, at der ved alle Bestemmelser af den omhandlede Art, hvad enten de holde sig indenfor eller gaa udenfor de ved Loven af 1898 dragne Rammer, gives vedkommende Arbejdere et selvstændigt Krav paa Udbetaling af de Erstatninger, som i paakommende Tilfælde skulle udbetales af det paagældende Forsik-

¹⁾ Utrykt.

ringsselskab, idet ingen af de her omhandlede Tilfælde kunne jævnstilles med det i Viborg Landsoverrets Dom af 20. September 1909¹⁾ ommeldte, i hvilket Arbejdsgiveren ikke havde nogen (lovæssig) Pligt til at holde sine Folk ulykkesforsikrede.

f. Bevillingshaverne maa endvidere underkaste sig Ministerens eventuelle *Bestemmelser til Sikkerhed for Udbetaling af tilgodehavende Løn til de ved Banens Anlæg beskæftigede Arbejdere.*

At »Arbejdere« i denne Bestemmelse ligesom i den under b) omhandlede maa forstaaes som alene omfattende Personer af den arbejdende Klasse i egentlig (snævrere) Forstand, tør vistnok antages, jfr. Bestemmelserne i §§ 8 og 9 i de Reglementer, som pleje at udfærdiges vedrørende Overholdelse af Orden og Sikkerhed ved Anlægget af Jernbanerne (se nedenfor Afsnit 9, S. 404).

g. Ingen *Fortidsminder, Stendysser, Høje eller Borgpladser*, som ligge i den afstukne Jernbanelinie, maa sløjfes, afgraves eller paa anden Maade berøres uden Billigelse fra Direktionen for Nationalmuseet, og *Oldsager*, som under Arbejdernes Udførelse findes i Jorden, skulle indsendes til nævnte Museum, jfr. Indenrigsministeriets Cirkulære Nr. 79 af 9. Juni 1890²⁾ og Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære Nr. 7 af 5. Februar 1894²⁾.

For Overtrædelse af de foran under a—g omhandlede Forpligtelser plejer der særligt at foreskrives Straf af Bøder efter vedkommende Ministers nærmere Bestemmelse. Ministeren maa formentlig tillige kunne fastsætte, hvor saadanne Konventionalbøder skulle indbetales, og hvem de skulle tilfalde. I Overensstemmelse hermed er ogsaa Praksis, i hvilken Henseende skal oplyses, at Ministeriet for offentlige Arbejder bl. a.

¹⁾ U. f. R. 1909 S. 887.

²⁾ Ministerial-Tidende A.

ved en Skrivelse af 28. August 1911¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Rødkærbro—Kellerup Jernbane har paalagt en Entreprenør ved et Jernbaneanlæg en Bøde og samtidig bestemt, at denne skulde tilfalde et af Ministeriet bestyret Legat.

II. Bestemmelser, som i Særdeleshed vedrøre Driften.

6. En Jernbane maa ikke aabnes for Drift, forinden Tilladelse dertil er meddelt af Ministeren. efter at der ved anstillede Prøver og Undersøgelser er opnaaet Vished for, at Anlægget med Tilbehør samt det fornødne Driftsmateriel er af god Beskaffenhed og det fornødne Tjenestepersonale tilstrækkelig indøvet, se § 20 i Bekendtgørelse af 18. Maj 1840, § 10 i Kundgørelse af 15. Marts 1845, Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 21, Lov af 21. Juni 1867 § 4, 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, 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 og Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 samt § 9 i fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914.

Ganske tilsvarende Bestemmelser til de anførte findes optagne i nyere *Sporvejskoncessioner*, se § 2 i fornævnte Eneretsbevilling af 17. November 1902.

7. I *Jernbanekoncessioner* plejer det at være bestemt, at Driften af vedkommende Jernbane skal udøves af et Selskab, der repræsenterer Andelshaverne i Banen (Aktieselskab). Det tilføjes derhos, at »det forbeholdes Ministeren efter Forslag af Bevillingshaverne at fastsætte de fornødne Bestemmelser for et

¹⁾ Utrykt.

saadant Selskab, derunder Regeringens Andel i og Kontrol med Bestyrelsen af Selskabets Anliggender, Banens og Driftens Bestyrelse m. v.«, jfr. § 36, 1. og 2. Stykke i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted, § 31 i Eneretsbevilling af 10. Juli 1905 til Anlæg og Drift af en Jernbane paa Amager, se endvidere for den ældre Tids Vedkommende Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 §§ 3 og 7 og Koncession af 25. Maj 1844¹⁾ til en Jernbanes Anlæg mellem København og Roskilde.

De Bestemmelser, som i Henhold til de saaledes givne Paabud ere approberede eller udfærdigede enten (i tidligere Tid) af Kongen eller (i senere Tid) af Ministeren, benævnedes tidligere Statuter; nu benævnes de Love for vedkommende Jernbaneselskab. Saadanne Statuter eller Love indeholde foruden de fornødne Bestemmelser om Selskabernes Bestyrelse og Generalforsamling samt disses Myndighed m. v. i Hovedsagen kun Gentagelser og nærmere Udformning af Koncessionernes enkelte Bestemmelser og ses derfor ikke at have Krav paa Behandling i Enkeltheder.

Ifølge Koncessionerne fastsættes (approberes) Lovene »efter Forslag af Bevillingshaverne«. Dette forstaas i Praxis saaledes, at Staten (Kongen eller Ministeriet) anser sig for beføjet til at foretage de Ændringer i Bevillingshavernes (Banebestyrelsens) Forslag, hvortil der maatte findes Anledning, jfr. Skrivelse af 21. Oktober 1885²⁾ fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved Hads-Ning Herreders Jernbane, hvori under Henvisning til § 28 i den under 7. September 1882 bekendtgjorte Koncession af 4. s. M. til Anlæg og Benyttelse af Jernbanen udtales, at Ministeriet eventuelt er sindet at foreslaa Kongen de Ændringer i de for Banen vedtagne Love, som maatte findes nødvendige.

Som foran oplyst fastsattes Lovene for Jernbaneselskaberne i ældre Tid af Kongen, og disse Love kunne derfor alene ændres ved kongelig Resolution. Det skal dog bemærkes,

¹⁾ Reskriptsamlingen.

²⁾ Utrykt.

at der i et Tilfælde, hvor der var Spørgsmaal om Ændring af saadanne Love (Lovene for Vemb-Lemvig Jernbaneselskab), ved kongelig Resolution af 28. Januar 1913¹⁾ blev meddelt Ministeren for offentlige Arbejder en almindelig Bemyndigelse til saavel da som i Fremtiden at foretage saadanne Ændringer i det nævnte Jernbaneselskabs Love, som maatte findes ønskelige.

Medens det ogsaa forsaavidt angaar *Sporveje* er almindeligt, at Driften, hvor Koncession er meddelt til private, overtages af et Aktieselskab, er det ikke Skik, at det offentlige forbeholder sig at fastsætte Love for saadanne Aktieselskaber, se § 26 i den nu bortfaldne Koncession af 23. Oktober 1883 til Anlæg og Benyttelse af en Sporvej fra Frederiksberg til Nørrebro samt § 19 i Eneretsbevilling af 17. November 1902 til Anlæg og Drift af en Sporvej fra København til Klampenborg.

8; Medens der ingensinde i *Sporvejskoncessioner* ses at være stillet særlige Fordringer til de Personer, som lede Foretagendet, eller om Indflydelse paa Ansættelse af Funktionærer ved samme eller paa Bevillingshavernes Forhold til saadanne, pleje slige Krav at blive stillede til Koncessionshavere paa *Jernbaner*. De gaa i nyere Koncessioner ud paa følgende:

a. *Alle Medlemmer af Bestyrelsen for Banen saavel som alle ved denne ansatte skulle have dansk Indfødsret og være danske Undersaatter*, jfr. § 16, 1. Stk. i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914 samt Lov af 9. Februar 1866 § 1, 25, Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 § 9, Lovene Nr. 71 og 72 af 23. Maj 1873 § 6, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 3, Lovene Nr. 58 og Nr. 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lovene Nr. 52 og Nr. 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 e, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 e.

¹⁾ Utrykt.

Denne Bestemmelse, som i øvrigt ikke optoges i de for de første Jernbaner her i Landet givne Koncessioner og Statuter, er under Hensyn til den Brug, der i Krigstid gøres af Jernbanerne, særdeles naturlig.

Der ses intet Steds at foreligge Udtalelser angaaende den nærmere Forstaaelse af Bestemmelsen. Udtrykkene kunde opfattes *enten* saaledes, at de paagældende Personer foruden at have Indfødsret maa fyldestgøre den Betingelse ikke at være løste fra det undersaatlige Forhold til Danmark, *eller* saaledes, at de skulle være bosatte (faste Undersaatte) i Danmark.

I Praksis har man dog utvivlsomt stedse opfattet Bestemmelsen paa sidst anførte Maade, hvilket ogsaa stemmer med, at der i de ældste Lovbestemmelser, hvori Fordringer af denne Art fremsættes (Lov af 9. Februar 1866 om Bemyndigelse til Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra København til Syltholm m. v. § 1 Nr. 17, 24 og 25), udtrykkelig krævedes, at de paagældende skulde have Bolig her i Landet.

b. Til Ansættelse af Tjenestemænd i overordnet Stilling ved Banen kræves *Ministeriets* (tidligere Kommissarii) Godkendelse, jfr. § 16, 2. Stykke i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1814.

I Praksis har denne Bestemmelse i tidligere Tid ved de enkelte Jernbaner været anvendt paa meget forskellig Maade. De nærmere Regler for Antagelse af Personalet findes optagne i Banernes af Ministeriet (Kommissarius) approberede Lønningsreglementer, som paa dette Omraade ere forskellige. Den saaledes herskende Usikkerhed er dog hævet, efter at Ministeriet ved Skrivelse af 24. Oktober 1896¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Svendborg—Nyborg Jernbane har fastslaaet, hvorledes vedkommende Bestemmelse i Koncessionerne bør forstaaes. Det udtales i nævnte Skrivelse, at Kommissarii (nu Ministeriets) Samtykke vil være at indhente ved Ansættelse af *Driftsbestyrere, Stationsforstandere, Stationsmestre, Banemestre*, samt — hvor saadanne selvstændige Funktionærer

¹⁾ Utrykt.

ansættes — *Driftsinspektører, Regnskabsførere, Kasserere og Bogholdere.*

c. *Alle ved Banens Drift ansatte skulle holdes forsikrede mod Ulykkestilfælde* i et i Medfør af Lov Nr. 4 af 7. Januar 1898 anerkendt Forsikringsselskab, se § 16, 3. Stykke i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914 samt § 5 d i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 og § 11 d i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908.

En Bestemmelse af denne Art har været optaget ogsaa i en Del Koncessioner, der ere udfærdigede førend Aaret 1898, jfr. den foran anførte Bestemmelse i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 d.

Saa vel disse ældre Koncessioner som de efter 1898 givne stille Krav om, at *alle* ved Banens Drift ansatte skulle holdes forsikrede, medens Loven af 7. Januar 1898 kun fordrer saadant med Hensyn til Personer af den arbejdende Klasse samt enkelte andre, hvis Løn ikke overstiger 2,400 Kr. aarlig.

De private Jernbaner have til Overtagelse af Risikoen i Henhold til den ommeldte Bestemmelse dannet en gensidig Forsikringsforening (»Danske Privatbaners gensidige Ulykkesforsikringsforening«), hvis Vedtægter i Medfør af fornævnte Lovs § 9 ere stadfæstede af Indenrigsministeriet ved Skrivelser af 2. December 1899¹⁾ og 13. November 1900¹⁾. I disse Vedtægters (Loves) § 4 er det bestemt, at saadanne Jernbanefunktionærer, hvis Lønning er over 2,400 Kr., forsikres, som om Lønningen ikkun androg dette Beløb. I øvrigt vil Forsikringen af Tjenestemænd med højere Lønning paa Grund af Bestemmelsen i § 6, 2. Stk. i Loven af 7. Januar 1898 formentlig let blive betydningsløs, da de paagældende i Almindelighed ere pensionsberettigede.

Ifølge oftnævnte Lovs § 1 omfatter Forsikringen af de i Loven nævnte Personer kun de Tilfælde, hvor Ulykken er bevirket ved Driften eller ved de Forhold, under hvilke denne foregaar. Da det af Privatbanernes Bestyrelse har været anset for ønskeligt, at den foran nævnte Forenings Rammer

¹⁾ Utrykt.

udvidedes til ogsaa at omfatte saadanne Ulykkestilfælde, som ikke falde ind under Loven af 1898, har Indenrigsministeriet ved Skrivelse af 17. November 1902¹⁾ stadfæstet de til Opnaaelse heraf fornødne Ændringer i de foran ommeldte Vedtægter (Love) for Foreningen. Under Hensyn til, at det i Loven af 7. Januar 1898 ommeldte Arbejderforsikringsraad ikke træffer Afgørelse i Sager, som falde udenfor Omraadet for denne Lov, er Fastsættelsen af Erstatninger for Ulykkestilfælde, som falde udenfor denne Ramme, henlagt til oftnævnte Forenings Bestyrelse.

9. De ordinære *Køreplaner* for *Jernbanerne* skulle approberes af Ministeriet, medens Banernes Bestyrelse derimod paa egen Haand kan træffe Bestemmelse om Etablering af Ekstratog, jfr. § 19 i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914 samt Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a. og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a.

Ved Privatbanerne saavel som ved Statsbanerne er det almindeligt, at *Køreplanerne* fastsættes anderledes for Helligdage end for Søgnedage, men med Hensyn til sidstnævnte *Køreplaner* udtales det i Skriv. af 9. Juni 1909¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved Ebeltoft-Trustrup Jernbane, at denne bør være i det væsentlige ens for alle Søgnedage.

Af Hensyn til Interessen i en for Postbesørgelsen hensigtsmæssig Toggang paa Jernbanerne gives der altid Postvæsenet Lejlighed til at udtale sig om *Køreplanerne*, forinden disse approberes af Ministeriet.

Ved de af private drevne *Sporveje* have *Køreplanerne* været approberede af Politiet, jfr. den nu bortfaldne Eneretsbevilling af 31. Maj 1897 § 6. Politiet er i denne Henseende befojet til at tage Hensyn til saavel, at Sporvognene fremføres med en efter Sikkerheden afpasset Hastighed, som at

¹⁾ Utrykt.

Planen bliver hensigtsmæssig og tilfredsstillende for Publikum, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 4. November 1884¹⁾ til Politidirektøren i København. Da Spørgsmaal vedrørende Køreplanen helt er overladt til Politiet, anser Ministeriet sig ikke for beføjet til at ændre Politiets Bestemmelser med Hensyn til denne, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 25. Oktober 1890¹⁾ til Bestyrelsen for Strandvejens Dampsporvejs-selskab.

10. *Jernbanernes Takster, Befordringsreglementer, Lønningsreglementer, Uniformsreglementer saavel som Instrukser og øvrige Reglementer for Tjenesten paa Banerne* skulle endvidere approberes af Ministeriet, jfr. § 20 i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914, Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 § 23, Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 13, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a, Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a samt de foran under 6, Side 372 anførte Bestemmelser i ældre Jernbanelove.

a. Det er foran i Afsnit 3, Side 36 fremhævet, at det maa anses for en naturlig Følge af, at det offentlige Befordringsvæsen henhører under Statens Forsorg, at Staten fastsætter *Taksterne* for Befordring over de for offentlig Trafik aabnede Privatbaner. Som det af de oven anførte Bestemmelser vil ses, forbeholdt Staten sig oprindeligt (ved Bekendtgørelsen af 1840²⁾) og ved Kundgørelsen af 1845) kun at fastsætte Taksternes Maksimum, men senere har Forholdet udviklet sig saaledes, at Taksterne i alle Enkeltheder skulle approberes af Ministeriet. Herved paases bl. a., at Taksterne bestemmes efter lignende Principper som for andre Jernbaner,

¹⁾ Utrykt.

²⁾ I Motiverne til Bekendtgørelsen hedder det med Hensyn til den anførte Bestemmelse:

»Dem öffentlichen Interesse dürfte es entsprechen die Bestimmung der höchsten Sätze des Bahngeldes nicht den Unternehmern allein zu überlassen, sondern von der allerhöchsten Genehmigung abhängig zu machen, wogegen es unbedenklich erscheint, die Ermässigung der einmal normirten Sätze dem Ermessen der Unternehmer freizustellen.«

og at de ikke væsentligt afvige fra Statsbanernes og fra andre tilstødende Privatbaners Takster.

Foruden Takster for den lokale Trafik paa Privatbanerne plejer der, forsaavidt disse staa i Forbindelse med Statsbanerne eller andre private Jernbaner, af Ministeriet at approberes særlige Forbindelsestakster for Samfærdselen med de andre Jernbaner.

b. Reglementer for Befordring af Personer, Gods og Kreaturer m. v. approberedes tidligere særskilt for hver enkelt Privatbane og saadanne særlige Befordringsreglementer ere endnu bevarede for enkelte ældre Privatbaner.

For samtlige øvrige private Jernbaner blev der af Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 16. August 1900 (og en Række senere Skrivelser vedrørende de enkelte af de i nyere Tid aabnede private Jernbaner) approberet et »Almindeligt Befordringsreglement for danske Privatbaner«¹⁾, som i øvrigt senere er undergaaet enkelte Ændringer. Dette Reglement, hvis enkelte Bestemmelser ikke her skulle nærmere omtales, indeholder — ligesom de øvrige endnu bestaaende særlige Befordringsreglementer for private Jernbaner — en stor Mængde, til Dels meget detaillerede Bestemmelser angaaende Ordningen af Forholdet mellem Jernbanerne og det rejsende Publikum samt Forsendere og Modtagere af Gods, som befordres over Banerne. I nyere Tid have enkelte Privatbaner med Ministeriets Approbation i Stedet for de fornævnte Befordringsreglementer antaget de for Statsbanerne gældende Befordringsreglementer, jfr. eksempelvis det ved Skrivelse af 4. December 1911²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Bestyrelsen for Vemb—Lemvig og Lemvig—Thyborøn Jernbane approberede Befordrings- og Takstreglement for nævnte Jernbane. En saadan Ordning er særlig hensigtsmæssig for saavidt angaar Forbindelsesfærdselen mellem Statsbanerne og de private Baner. Befordringsbestemmelserne, som til Dels

¹⁾ Ikke bekendtgjort.

²⁾ Utrykt.

bekendtgøres paa Jernbanernes Stationer og i deres Tog, jfr. bl. a. Politi-Anordning for Jernbaner under Privatdrift af 17. November 1903 § 11, komme til Anvendelse lige over for enhver, der søger Befordring, forsender eller lader forsende Gods over Banerne, idet de ere at opfatte som de Betingelser, paa hvilke Banerne paatage sig vedkommende Befordring.

c. Det er i Virkeligheden intet nyt, naar det i de seneste Koncessioner (i Modsætning til i de ældre) kræves, at Banernes *Lønningsbestemmelser* skulle fastsættes af Ministeriet. Allerede i en Aarrække, inden Loven af 1908 traadte i Kraft, har det været gældende Praxis, at Forslag til nye Lønningsreglementer for Banerne og til Ændringer i Reglementerne forelagdes Ministeriet til Approbation, medens saadan Approbation i ældre Tid meddeltes af den kgl. Kommissarius ved den paagældende Jernbane. Den forandrede Praxis var med Hensyn til de Jernbaner, i hvilke Statskassen var direkte interesseret, en naturlig Konsekvens af, at disse Baners Budgetter skulle godkendes af Ministeriet.

Medens saavel Lønnings- som Pensionsbestemmelser hidtil have været særlige for de enkelte Privatbaner, har Ministeriet ved Skrivelse af 31. Marts 1898¹⁾ (jfr. Skrivelser af 12. December 1900, 10. Oktober 1902, 1. November 1904 og 22. Juli 1908 angaaende Ændringer) samtykket i Dannelsen af en for de private Jernbaner fælles Pensions- og Enkekasse ved Approbation paa Vedtægter for samme. Som Interessenter i Kassen ere optagne de fleste private Jernbaner.

d. Koncessionernes Bestemmelse om Approbation paa *Uniformsreglementer* er ikke saaledes at forstaa, at Ministeren uden nogen som helst Indskrænkning paa egen Haand skulde kunne meddele Approbation paa Uniformsreglementer. Med Hensyn til Meddelelse af saadanne Approbationer forholder det sig nemlig saaledes: Ifølge Plakat af 27. November 1801 §§ 1 og 2, jfr. Forordningen af 20. Januar 1783 § 2 i. f., ville Uniformer af de Arter, som pleje at anvendes af Jernbanernes

¹⁾ Utrykt.

Personale, ikke kunne tages i Brug uden speciel kongelig Tilladelse, der dog ofte har været meddelt i en saa almindelig Form, at Ministeren har kunnet fastsætte de nærmere Detailler vedrørende Uniformerne og derfor ogsaa senere hen kan foreskrive eller godkende mindre Ændringer i Uniformeringen for Banepersonalet. Ved kgl. Resolution af 12. August 1908¹⁾ er Ministeriet for offentlige Arbejder dernæst bemyndiget til at meddele Approbation paa Uniformsreglementer for Privatbaner, der i det væsentlige ere i Overensstemmelse med et af en Række Privatbaner Ministeriet forelagt Udkast til et for Banerne fælles Uniformsreglement. I Henhold til denne Resolution har Ministeriet ved forskellige Skrivelser approberet Uniformsreglementer, aldeles eller i Hovedsagen svarende til Udkastet, for en stor Del af de private Jernbaner. Paa lignende Maade kan Ministeriet naturligvis ogsaa for andre Privatbaner approbere saadanne Uniformsreglementer, men kun for saavidt de i alt væsentligt ere i Overensstemmelse med fornævnte Udkast. Reglementer, om hvilke dette ikke gælder, kunne ikke approberes af Ministeriet uden i Medfør af en ny kgl. Resolution.

e. Instrukser og øvrige Reglementer for Tjenesten paa Banen. Bestemmelser af disse Arter approberedes tidligere af den kgl. Kommissarius (jfr. eksempelvis § 11, 2. Stk. i den under 24. Maj 1875 meddelte Koncession paa Anlæg og Drift af den østsjællandske Jernbane), og den ved de seneste Koncessioner givne Bestemmelse er kun en Følge af, at Tilsynet med Privatbanernes Drift ved Lov Nr. 35 af 5. Marts 1909 § 3 er henlagt direkte til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I § 20, 2. Stykke i fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 (og andre Koncessioner) udtales, — hvad der iøvrigt formentlig er en simpel Følge af Bestemmelsen i §'ens 1. Stk. — at de foran omhandlede Bestemmelser skulle forelægges Ministeren, før end de træde i Kraft. Endvidere bestemmes det,

¹⁾ Utrykt.

at Bevillingshaverne have at tage de Forandringer i Bestemmelserne til Følge, som Ministeren maatte fordrø foretagne i dem.

Ogsaa i *Sporvejskoncessioner*, som ere meddelte private, har der været optaget Bestemmelse om, at Takster for Befordringen fastsættes af Ministeren (efter Forslag af vedkommende kommunale Styrelse), jfr. § 7 i fornævnte Eneretsbevilling af 31. Maj 1897; men derimod bliver der ikke for Sporveje udfærdiget særlige Reglementer af de foran nævnte Arter.

11. Af Hensyn til Sikkerheden for Færdselen paa vedkommende *Jernbane* m. m. er der i § 18 i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914 (jfr. andre Jernbanekoncessioner) optaget følgende Bestemmelser:

I. Bevillingshaverne ere *underkastede Ministerens Bestemmelse om de fornødne Foranstaltninger til at hindre Ildsvaade paa de til Banen stødende brandfarlige Arealer*, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 b. og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 b., og

II. Iøvrigt vil der af Ministeren til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed for Færdselen paa Banen blive udfærdiget et *Politireglement*, som bliver uvægerlig at følge under Banens Benyttelse, jfr. Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 § 18, Kundgørelse af 15. Marts 1845 § 9, Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 27, Lov af 21. Juni 1867 § 4, 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, Lovene Nr. 58 og Nr. 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lovene Nr. 52 og Nr. 53 af 12. April 1889 § 3 og Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4.

Til I. Almindelige Bestemmelser angaaende Foranstaltninger til at hindre Ildsvaade paa de til Privatbanerne stødende brandfarlige Arealer findes ikke. Derimod findes for Statsbanernes Vedkommende saadanne almindelige Bestemmelser i Indenrigsministeriets Bekendtgørelser Nr. 101 af 17. September 1875¹⁾, Nr. 105 af 25. September 1878¹⁾, og Nr. 18 af 25. Januar 1887.¹⁾ Disse Bestemmelser ere — tildels med visse Lempelser — ved Ministeriets Bekendtgørelser af 11. April 1876¹⁾, 15. Juli 1876¹⁾, 29. Maj 1880¹⁾, 2. Juli s. A.¹⁾ og 31. Januar 1882¹⁾, gjorde gældende for følgende Privatbaner: De lolland-falsterske Jernbaner, Odense—Svendborgbanen, Gribskovbanen og østsjællandske Jernbane, samt for den under Privatdrift værende Statsbane fra Ringe til Faaborg. Da ingen af de ældre Jernbanekoncessioner paalagde Koncessionshaverne nogen Forpligtelse i den her omhandlede Retning, kunde Bestemmelser af den nævnte Art kun ved frivillig Indrømmelse fra Banernes Side gøres gældende for disse, hvorfor saadanne heller aldrig ere blevne fastsatte for en Del ældre Baners Vedkommende.

De i Henhold til fornævnte Bekendtgørelser for de i samme nævnte Privatbaner gældende Bestemmelser ere følgende:

A. Det bestemmes positivt, hvilke Arealer der skulle henregnes til brandfarligt Terræn. Disse ere:

a) *Tørvemoser*, som grænse umiddelbart op til Banens Skel, medmindre de ere adskilte fra Banens Terræn med en mindst 3 Alen²⁾ bred, vaad Grøft, hvilket formentlig maa betyde en hele Aaret igennem vaad Grøft.

b) *Naaletræ-Skove*, som grænse umiddelbart op til Banens Skel,

c) *Heder* (jfr. Bekg. Nr. 105 af 25. September 1878),

d) *Kjær*, dog kun for saavidt som disse indenfor en Afstand af 100 Alen³⁾ fra Banens Midtlinie stode op til andet brandfarligt Terræn (s: af en af de under a—c nævnte Arter).

¹⁾ Lovtidende.

²⁾ Nu 2 m, se Bekendtgørelse Nr. 240 af 21. Oktober 1912.

³⁾ Nu 65 m, se nævnte Bekendtgørelse.

B. Paa de Strækninger af Banerne, til hvilke der støder brandfarligt Terræn (Terræn af de under a—d nævnte Arter), skal der træffes følgende Foranstaltninger:

1) Den Græs- og Lyngvegetation, som findes indenfor Banens Hegn (paa Banens Grund), holdes i den tørre Aarstid (hvorved ifølge Bekendtgørelse Nr. 18 af 25. Januar 1887 skal forstaas Tiden fra 16. Marts til 31. August) kort afhugget, for Skraaningernes Vedkommende dog kun, forsaavidt dette kan ske uden at udsætte dem for Beskadigelse.¹⁾ Det afhuggede Stof bortføres uden Ophold til Steder, hvor det ikke kan forvolde Skade. Høvinding maa derfor ikke finde Sted paa Banernes Terræn paa vedkommende Steder.

2) Den til Plantning af levende Hegn langs begge Sider af Jernbanen (eventuelt) eksproprierede Strimmel af 3 Fods²⁾ Bredde holdes i den tørre Aarstid [1] under Hakke eller Spade, forsaavidt dette kan ske uden Skade for Hegnsplantningen³⁾.

3) Findes der Tørvemose indenfor Banehegnet (Banens Grund), bliver Græs- eller Lyngvæksten paa denne at omhugge og Arealet at belægge med Sand eller Grus.

De under 1—3 nævnte Foranstaltninger blive derhos ligeledes at bringe til Udførelse fra Banernes Side ogsaa paa andre Banestrækninger, forsaavidt en til Jernbanen stødende Ejendoms Ejer til Sikring af sin Ejendom lader anlægge Brandbælter af mindst 12 Alens⁴⁾ Bredde paa en Strækning langs vedkommende Banelinie.

Under Hensyn til, at det var fundet uheldigt, at de ældre Jernbanekoncessioner ikke indeholdt Hjemmel for at paalægge Banerne Forpligtelser i de foran omhandlede Retninger, ere de fornødne Bestemmelser i saa Henseende i Medfør af § 5 b

¹⁾ Om dette er Tilfældet, maa i Tvivlstilfælde afgøres efter en nærmere Undersøgelse af de konkrete Forhold.

²⁾ Nu 1 m's Bredde, se Bekendtgørelse Nr. 240 af 21. Oktober 1912.

³⁾ Om dette i givet Tilfælde er saaledes, maa eventuelt afgøres ved Skon af plantekyndige Mænd.

⁴⁾ Nu 7,5 m's Bredde, se fornævnte Bekendtgørelse.

i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 og § 11 b i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 optagne i de i Henhold til disse Love meddelte Eneretsbevillinger. Disse Bevillinger fastsætte, at Bevillingshaverne ere underkastede Ministerens Bestemmelse om de fornødne Foranstaltninger i den ommeldte Retning. Nærmere Bestemmelse i denne Henseende er dog ikke truffen for nogen af de paagældende Baners Vedkommende; men Forholdet er ogsaa det, at Bestemmelser som de foran omhandlede ved nyere Baner almindeligvis ville være overflødige som Følge af, at der i Medfør af den nævnte Bestemmelse i Koncessionerne i ikke ringe Omfang allerede ved Jernbanernes Anlæg træffes de til Afværgelse af Brandfare for Naboejendommene fornødne Foranstaltninger ved Anlæg af Brandbælter langs Banerne, hvor disse støde til brandfarligt Terræn (Hede, Naaleskov o. lign.). Der er dog ikke fastsat almindelige Bestemmelser i saa Henseende, hvorimod den Praksis har udviklet sig, at de i Anledning af Banernes Anlæg nedsatte Besigtigelses- og Ekspropriationskommissioner i fornødent Omfang paalægge de til Banelinierne stødende Ejendomme Forpligtelse til mod Erstatning at indrette og vedligeholde Brandbælter eller ekspropriere Arealer til Indretning af Brandbælter. Med Hensyn til Fastsættelsen af saadannes Bredde og Indretning har der ikke hersket Ensartethed. Bredden er snart fastsat til 20—40 Fod fra Banens Grænse, snart til 30—100 Fod fra Banesporets Midte. Ved de i den seneste Tid anlagte Jernbaner har Ydergrænsen for Brandbælterne været ansat til 25 m fra Banens Midtlinie. Bestemmelserne for Bælternes Indretning gaa almindeligvis ud paa, at de skulle holdes ubeplantede og fri for Lyng m. v.¹⁾ Forsaavidt saadan Bestemmelse er given, kunne Arealerne naturligvis ikke uden Banens Tilladelse beplantes med Løvtræer, uagtet saadan Bepantning almindeligvis maa anses for ufarlig eller endog nyttig, jfr. Skriv. af 21. Decbr. 1905²⁾

¹⁾ Hermed kan sammenholdes Bestemmelserne i den under 1. August 1912 optrykte Brandpolitilov for Landet af 2. Marts 1861 § 26 angaaende Afbrænding af Hedearealer.

²⁾ Utrykt.

fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Generaldirektionen for Statsbanerne.

I Forbindelse med det foran udviklede skal her anføres, at det ved Skrivelser af 16. Juni 1898¹⁾ fra Indenrigsministeriet til de kgl. Kommissarier ved samtlige private Jernbaner blev paalagt Jernbanerne til Afværgelse af Ulemperne for Nabolodsejere ved Spredning af Frø fra Ukrudtsplanter paa Jernbaneskraaninger at træffe Foranstaltning til, at der paa Banernes Territorier 2 Gange aarlig, nemlig i den sidste Halvdel af Juni og August Maaneder, iværksættes en Afhugning af de paa samme voksende Ukrudtsplanter med efterfølgende Bortbringelse af det afhuggede henholdsvis inden 10. Juli og inden 1. September, jfr. Indenrigsministeriets Cirkulære Nr. 71 af 16. Juni 1898²⁾ Samtidig henleddes Banebestyrelsens Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at der udstedtes et Forbud mod Dyrkning paa Jernbanernes Terræn af Berberisbuske, jfr. nu Lov Nr. 55 af 27. Marts 1903.

Til II. Til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed for Færdselen paa Jernbanerne blev der i tidligere Tid for hver enkelt privat Jernbane af vedkommende Minister udfærdiget et særligt Politireglement, der blev bragt til almindelig Kundskab ved Bekendtgørelse (i nyere Tid i Lovtidende). Af saadanne særlige Politireglements ere følgende endnu gældende:

Politireglement af 24. Juli 1872/1. April 1874 for de lolland-falsterske Jernbaner, hvilket Reglement ved Bekendtgørelser af 14. Oktober 1875, 16. Juni 1879 og 21. Juli 1880 tillige er gjort gældende for Odense-Svendborgbanen, for den østsjællandske Jernbane og for Faxe Jernbanen, og Politireglement af 24. April 1896 for Gribskovbanen, ifølge Bekendtgørelse af 13. November 1897 tillige gældende for Kagerup-

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Minist. Tid. A.

Helsingebanen. Af de nævnte Jernbaner ere de 2 sidstnævnte uindhegnede, medens de 4 andre ere indhegnede.

Efter at Ministeriet under 22. Januar 1900 havde udfærdiget et nyt Politireglement for Statsbanerne, blev der af en Række Privatbaners Bestyrelser rettet Henvendelse om Udfærdigelse af tilsvarende Bestemmelser for alle de eksisterende private Jernbaner med Undtagelse af de fornævnte samt Svendborg-Nyborgbanen. Dette Ønske blev imødekommet, idet der den 17. November 1903 blev udfærdiget et for de paagældende Privatbaner fælles Reglement. Dette, der blev benævnet »Ordensreglement for uindhegnede private Jernbaner«, findes indrykket i Lovtidende for 1903 under Nr. 192. Reglementet er ved Bekendtgørelse af 11. Marts 1904 gjort gældende ogsaa for Svendborg-Nyborgbanen, og ved en Række Bekendtgørelser er det derhos gjort gældende for alle efter Reglementets Udfærdigelse aabnede nye Privatbaner. Da det ikke er Hensigten her at komme ind paa en nærmere Fremstilling vedrørende Politireglementernes (Ordensreglementets) enkelte Bestemmelser, der til Dels ere af rent teknisk Karakter, men kun at give en kort Oversigt, der giver Oplysning om Arten af de paagældende Bestemmelser og disses Forhold til den almindelige Lovgivning, vil det til dette Øjemed være tilstrækkeligt kortelig at omtale Hovedtrækkene i Bestemmelserne i oftnævnte fælles Ordensreglement.

Medens en Del Bestemmelser vedrørende Publikums Forhold overfor Jernbanerne optoges i de ældre Politireglements, er dette Forhold ændret efter Udfærdigelsen af Politi-Anordning for Jernbaner under Privatdrift af 17. November 1903, se fornævnte Ordensreglements § 55.

Det omhandlede fælles Ordensreglement falder i 3 Afsnit (foruden nogle Overgangsbestemmelser m. v.), nemlig:

- I. angaaende Banens og Stationernes Indretning m. v. (§§ 1—16 og § 56),
- II. angaaende det rullende Materiel (§§ 17—27) og
- III. angaaende Togenes Sammensætning og Gang (§§ 28—54 og § 57).

Med Hensyn til de enkelte §'ers Indhold skal anføres:

§§ 1 og 2 give Bestemmelser henholdsvis om Banernes Sporvidde og om den Stand, hvori Banen skal holdes for at være farbar for Togene.

I § 3 (jfr. de Reglementet vedføjede Planer) findes Bestemmelser om de Grænser, indenfor hvilke Rummet over og ved Siderne af Jernbanesporene skal holdes frit for Bygningsanlæg og Genstande af alle Arter, for at det rullende Materiel uhindret skal kunne passere Sporene (Grænserne for det frie Rum over Sporene).

I § 4 er det bestemt, at Ministeriet for offentlige Arbejder for hver enkelt Jernbane træffer Bestemmelse om Maximalbelastningen af Banens Spor (Maximalhjultrykket).

I § 5 gives Bestemmelser om Sporskifter og Frispormærker, i § 6 om Lokomotiver og Vogne, som henstaa ubenyttede paa Jernbanesporene, i § 7 om Anbringelsen af Drejeskiver og Skydebroer, i § 8 om det daglige Eftersyn af Jernbanen, i § 9 om Vedligeholdelse af Hegn, som maatte være anbragte ved Banen, i §§ 10—12 om den nærmere Indretning og Betjening af Overkørsler over Banen, i § 13 om Signaler, i § 14 om elektriske Forbindelser til Udveksling af Meddelelser, i § 15 om Opslag paa Stationerne om disses Navne og om Ure paa Stationerne og for Personalet, i § 16 om Anbringelse af Længdemærker langs Banen.

I §§ 17—21 gives Bestemmelser om det rullende Materiels Tilstand, Hjul, Koblinger, Bremses samt særlige Bestemmelser om Lokomotivernes Indretning.

I § 22 gives Bestemmelser angaaende Prøver og Eftersyn af Lokomotiver og Tendere samt Kedler. Disse Prøver skulle overværes af Banens Maskinmester og foretages af en af Jernbanebestyrelsen med Ministeriets Samtykke udnævnt maskinteknisk uddannet Mand. Denne fører i det hele Tilsyn med, at den paagældende Jernbanes rullende Materiel (jfr. ogsaa § 23) holdes i behørig Stand, og er ansvarlig for, at dette sker. Som Vederlag herfor oppebærer han et Honorar, som udredes af Jernbanen.

I Henhold til Lov Nr. 23 af 24. Marts 1875, jfr. Lov Nr. 31 af 5. Marts 1909 og Lov Nr. 56 af 12. April 1889 § 13, ere Jernbanernes Lokomotiver saavel som deres Varmekedler i Mangel af Dispensation, jfr. § 23 i førstnævnte Lov, undergivne det almindelige Tilsyn med Dampkedler paa Landjorden. For de af det fælles Ordensreglement omfattede Jernbaner er Dispensation imidlertid saavel med Hensyn til Lokomotiver som med Hensyn til Opvarmningskedler meddelt ved Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 181 af 29. Oktober 1904.¹⁾ De foreskrevne Prøver af Lokomotivkedlerne og Opvarmningskedlerne udføres saaledes alene under Tilsyn af de med Samtykke af Ministeriet for offentlige Arbejder for de enkelte Jernbaner antagne Maskinteknikere (Embedsmænd under Statsbanernes Maskinafdeling eller andre).

I fornævnte Reglements § 23, jfr. Tillæg af 14. Oktober 1904 til Reglementet (vedrørende Tilsynet med Opvarmningskedlerne) er givet Bestemmelser om Eftersyn af Vogne (under Tilsyn af den samme Mand, som har Tilsynet med vedkommende Jernbaners Lokomotiver og Kedler), i §§ 24—27 om Vognenes Fjedre, Træk- og Stødindretninger, Betegnelser paa Vognene, Personvognenes Indretning og om Benyttelse af fremmede Baners Vogne.

I Reglementets følgende §'er gives Bestemmelser angaaende Togene. I § 28 gives Bestemmelse om disses Størrelse, og i § 29 om Lokomotivernes Plads i Togene; i § 30 om Benyttelse af Snepløve, i §§ 31 og 32 om Tallet af Bremsere i Togene og om Bremsernes Betjening og Fordeling og i § 33 om Læsning af Godsvogne.

I §§ 34—36 gives Bestemmelser om Signaler paa Togene samt fra Tog- og Lokomotivpersonalet og i § 37 om Medførelse af Redskaber i Togene; i §§ 38 og 39 om Lokomotivernes Betjening og Førelse og om Kørsel paa Lokomotiverne, og i §§ 40—42 om Togpersonalets indbyrdes Forhold, om Tograpporter og om Eftersyn af Togene forinden deres Afgang.

¹⁾ Lovtidende A.

I § 43 gives Bestemmelser om Overholdelse af den af Ministeriet for offentlige Arbejder fastsatte Køreplan (Koncessionernes § 19) og i § 44 om Kørehastigheden. Medens *den almindelige* Maximalkørehastighed for Togene er fastsat til 40 km i Timen for normalsporede Baner og 30 km for smalsporede, er dog hertil knyttet den Tilføjelse, at Kørehastigheden kan forøges til 45 km i Timen for de *normalsporede* Baner, hvis Overbygning og øvrige Udstyrelse ikke skønnes at være til Hinder herfor. Nærmere Bestemmelse i saa Henseende træffes i hvert enkelt Tilfælde af Ministeriet for offentlige Arbejder.

I §§ 45—48 findes Bestemmelser om Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne, om Kørsel over Banekrydsninger, over uaflykkede Overkørsler samt om Kørsel paa dobbeltsporede Baner, i §§ 49—51 om Særtog (Extratog) og Arbejdstog samt om Standsninger af Tog paa den frie Bane.

I § 52 er det fastsat, at der angaaende de i Reglementet omhandlede Signaler skal gives nærmere Bestemmelser i et af Ministeriet approberet *Signalreglement*. Et saadant approberes saaledes af Ministeriet for hver enkelt Jernbane.

I § 53 er det fastsat, at der for Kørsel paa Havne- og lignende Spor skal gives særlige Bestemmelser (jfr. iøvrigt Politi-Anordning af 17. November 1903 §§ 6 og 7).

I § 54 er givet Bestemmelse om Anmeldelser angaaende Ulykkestilfælde, som indtræffe ved Banens Drift.

Om § 55 henvises til, hvad der er bemærket foran Side 387.

I § 56 er det fastsat, at de for Stationerne givne Bestemmelser ogsaa gælde for Holdepladser, og i § 57, at de om Togene givne Bestemmelser ogsaa gælde for enkeltkørende Lokomotiver.

I § 58 er endelig fastsat, at de ældre Politireglementer for de af Reglementet omfattede Privatbaner ophæves ved Reglementets Ikrafttræden, den 1. Januar 1904. Hertil er føjet den Bestemmelse, at hvor der ved bestaaende Anlæg er anvendt Regler, som ere i Strid med Reglementet, kunne Afvigelser tilstedes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

De foran omhandlede Politibestemmelser pleje ikke at gøres gældende hverken helt eller delvis for nogen Jernbane, forinden denne er aabnet for almindelig Drift. Der er saaledes ikke fastsat Ordens- eller Sikkerhedsbestemmelser af nogen Art vedrørende Jernbanernes Anlæg, derunder for Benyttelse af Arbejdstog under Anlægget, jfr. næste Afsnit, Side 404—5. De Ulemper, som herved lejlighedsvis maatte kunne opstaa, og som i visse Tilfælde i enkelte Retninger have været følte, maa det paahvile Regeringens Tilsyn (særlig det tekniske Tilsyn) med Jernbanernes Anlæg at søge afværge.

For Sporvejenes Vedkommende plejer Varetagelsen af de almindelige Sikkerhedsbestemmelser at være overladt til de paagældende kommunale Autoriteter eller til Politiet, jfr. iøvrigt nærmere nedenfor Afsnit 9, Side 410. De nævnte Myndigheder udfærdige i Reglen ikke udførlige Politireglementer, hvorimod der i selve Koncessionerne dels har været optaget Bestemmelser vedrørende Vognenes Dimensioner og Sporets Vidde, jfr. § 8 i den nu bortfaldne Koncession af 23. Oktober 1883, dels har været taget Forbehold om, at Bevilingshaverne med Hensyn til den Hurtighed, hvormed Vognene maa fremføres, og iøvrigt med Hensyn til Sporvejens Benyttelse ere underkastede de af Politiet (de kommunale Autoriteter) givne Bestemmelser, jfr. § 5 i den nu ligeledes bortfaldne Eneretsbevilling af 31. Maj 1897 til at drive Sporvognskørsel paa Strandvejen fra Slukefter til Klampenborg.

I enkelte Tilfælde har Politiet dog udfærdiget mere detaillerede Bestemmelser for Sporvejsdriften. I saa Henseende kan anføres Københavns Politis Bekendtgørelser af 24. Decbr. 1863 og af 1. April 1864¹⁾, jfr. Bekendtgørelse af 1. August 1882 fra Sporvejselskabet. Desuden skal fremhæves, at der

¹⁾ Den forstanførte findes i Lovsamlingen for 1864 trykt som Note til den sidstnævnte.

af Københavns Politikammer under 17. Juni 1897¹⁾ blev udstedt særlige Bestemmelser angaaende Driften af Nørrebros elektriske Sporvej. Med Hensyn til Kørselen paa den i sin Tid paa Strandvejen mellem København og Klampenborg etablerede Dampsporvej var der under 22. Marts 1884 af Indenrigsministeriet udfærdiget et særligt Reglement²⁾, hvis Overholdelse paasaas af Politiet. I nyere Tid ses der derimod ikke for Sporveje at være udfærdiget særlige Politireglementer, hvorimod der i de for vedkommende Steder udfærdigede Politivedtægter findes enkelte Bestemmelser vedrørende Sporvejsdriften, se f. Eks. Politivedtægt for København af 1. Marts 1913 § 2, 2det Stykke og § 43, 3die Stykke.

12. Den Fare for Ulykkestilfælde, som er forbunden med Jernbane- og Sporvejsdrift, har medført, at der fra Jernbanernes og Sporvejenes første Tid har været givet særlige Bestemmelser om *Erstatningsansvar for den ved Virksomheden forvoldte Skade*, jfr. § 22 i Bekendtgørelse af 18. Maj 1840, § 12 i Kundgørelse af 15. Marts 1845, Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 9. Februar 1866 § 1, 31, Lov af 21. Juni 1867 § 4, 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, Lovene Nr. 58 og Nr. 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lovene Nr. 52 og Nr. 53 af 12. April 1889 § 3 og Lov Nr. 65 af 24. April 1903 § 4, samt (som Eksempler) § 15 i Koncession af 17. Januar 1879 paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hillerød til Græsted

¹⁾ Supplement til den lille Lovsamling.

²⁾ Bekendtgjort i Lovtidende.

og § 12 i Eneretsbevilling af 17. November 1902 paa Anlæg og Drift af en Sporvej fra København til Klampenborg.

Lignende Bestemmelser som de saaledes for private Jernbaner og for Sporveje givne fandtes derimod i tidligere Tid ikke med Hensyn til Statsbanerne. Dette medførte, at man, da der i Sommeren 1897 ved Gjentofte Statsbanestation indtraf en meget betydelig Jernbaneulykke, ved hvilken flere Menneskeliv gik tabt og mange Mennesker kom alvorligt til Skade, følte Savnet af særlige Lovbestemmelser, som indeholdt Regler for Banernes Erstatningspligt, specielt lige overfor Personer, der kom til Skade ved Kørselen paa Banerne, og overfor Efterladte efter Personer, som dræbtes ved Kørselen. Der blev derfor udarbejdet et Lovforslag, sigtende til Afhjælpning af dette Savn, hvilket Forslag, efter at være underkastet forskellige Ændringer, erholdt Lovskraft under 26. Marts 1898 (Lov Nr. 56 om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift). Ifølge Lovens § 6 finde dens Bestemmelser ogsaa Anvendelse paa private Jernbaner. I nyere Jernbanekoncessioner er derfor den i ældre Koncessioner optagne Bestemmelse vedrørende Erstatningspligten erstattet af en Bestemmelse, gaaende ud paa, at der med Hensyn til Bevillingshavernes Erstatningspligt for Skade paa Personer og Gods forholdes efter Loven af 26. Marts 1898, se § 21, 1. Stykke i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914. Baade for Jernbaner og for Sporveje, som drives med Elektricitet, komme desuden de fra Bestemmelserne i Loven af 1898 noget afvigende Bestemmelser i Lov Nr. 77 af 19. April 1907 §§ 5—7 efter Omstændighederne til Anvendelse i de her omhandlede Tilfælde.

Angaaende Forstaaelsen af den almindelige Erstatningsregel i de nævnte Love og Omraadet for denne Regels Anvendelighed henvises til Dr. juris H. USSING: Skyld og Skade, 1914, navnlig Udviklingen Side 463—467. Som der er paavist, maa Bestemmelserne i Lovene opfattes saaledes, at den i dansk Ret almindeligt anerkendte Culparegel ikke kan anses for fravegen ved disse, hvorimod de paalægge Driftsbestyrelserne

et ubetinget Ansvar i alle Tilfælde, hvor det ikke fra deres Side bevises, at Skaden ikke beror paa deres (eller deres Folks) Skyld (Culpa). Sporvejskoncessionerne og de ældre Jernbanekoncessioner kunde ifølge deres Udtryk vel synes at paalægge Koncessionshaverne et noget videre gaaende Ansvar end de nævnte Love, men ifølge Retspraksis fortolkes de paa en Maade, som ganske svarer til disses Bestemmelser, se H. USSINGS foran anførte Værk, Side 467. Uagtet Loven af 1898 ifølge sin Oprindelse ikke kan antages at have været tænkt anvendelig paa Skade, forvoldt paa fast Ejendom (Naboejendom), er den i Retspraksis anset for anvendelig ogsaa med Hensyn til saadan Skade (f. Eks. Antændelse af Naboejendomme), se H. USSING, Side 466—67.

Naar det af nævnte Forfatter, Side 465—66, ud fra iøvrigt rigtige Betragtninger, om, at Loven kun er anvendelig paa Jernbaner i egentlig Forstand (Baner, bestemte til offentlig Drift), antages, at Lovens Regler ikke skulde omfatte Arbejdstog, der benyttes under Anlæg af en Jernbane, maa Rigtigheden af denne Antagelse dog anses for tvivlsom. En saadan Undtagelse tør næppe støttes paa den Omstændighed, at Lovens Titel kun lyder paa Erstatning for Skade ved Jernbanedrift. Jernbanedrift maa vistnok snarest antages at omfatte enhver Benyttelse af Banen ved almindeligt Jernbanemateriel, og man tør dog sikkert ikke undtage fra Lovens Bestemmelser Arbejdstog, som, efter at Banen er aabnet for offentlig Drift, køre over Banen. I det hele ses der ikke at være tilstrækkelig Hjemmel til ikke at anse Loven for at omfatte al Kørsel paa Banerne, jfr. Lovens § 1; en indskrænkende Forstaaelse af dette Udtryk tør næppe bygges derpaa, at Loven som den erstatningspligtige nævner »Driftsbestyrelsen«, et Udtryk, som ganske naturligt er hentet fra det sædvanlige Tilfælde. Derimod er det muligvis nok rigtigt, naar det i den af Forfatteren anførte Landsover- samt Hof- og Stadsrets Dom af 5. August 1912¹⁾ antages, at Ansvar i Henhold til Loven

¹⁾ U. f. R. 1913, A., S. 66.

af 1898 ikke kan gøres gældende overfor en Anlægsentreprenør, men alene overfor Koncessionshaveren; men overfor denne maa det vistnok ogsaa kunne gøres gældende, i hvert Fald naar han selv leder Bygningen af Jernbanen. En Landsover-samt Hof- og Stadsrets Dom af 1. Juli 1907¹⁾ synes da ogsaa snarest at gaa ud fra, at Lovens Bestemmelser maatte kunne anvendes ogsaa paa et ved Jernbaneanlægget benyttet Arbejdstog, idet den henviser til, at et muligt Krav i Henhold til Loven af 1898 var forældet.

Angaaende de enkelte Bestemmelser i Erstatningsloven af 1898 skal iøvrigt her kun bemærkes:

Slutningsbestemmelsen i Lovens § 1, jfr. Lovens § 5, maa opfattes saaledes, at der med Hensyn til indskrevet Gods, levende Dyr m. v. maa forholdes i Overensstemmelse med Bestemmelserne i vedkommende Privatbanes Befordringsreglement, som i dette Forhold træder i Stedet for den for Statsbanerne gældende Takstlov.

Bestemmelserne i §§ 2 og 3 ere i det væsentlige svarende til Bestemmelserne i §§ 301 og 302 i almindelig borgerlig Straffelov af 10. Februar 1866. Ligesom i sidstnævnte § er ved § 3 i Loven af 1898 Kredsen af erstatningsberettigede i Tilfælde af, at nogens Død forvoldes ved en Jernbaneulykke, begrænset til den afdødes Ægtefælle og Børn, jfr. Højesteretsdom af 24. Oktober 1899²⁾. Ved »Børn« maa ifølge Lovgivningens almindelige Bestemmelser om Forsørgelse forstaas ægte Børn, jfr. Landsover- samt Hof- og Stadsretsdom af 27. Oktober 1913³⁾. Ifølge § 6, 2. Stykke i Lov Nr. 77 af 19. April 1907 udstrækkes Pligten ved elektriske Stærkstrømsanlæg til at gælde i Forhold til alle dem, overfor hvem den afdøde *havde paa-taget sig* Forsørgelsespligt. Medens der med Hensyn til Erstatning for Næringstab m. v. som Følge af Legemsbeskadigelse ifølge § 2 i Loven af 1898 ikke findes fastsat anden Maalestok

¹⁾ U. f. R. 1907, A., S. 873.

²⁾ H. R. T. 1899, S. 374.

³⁾ U. f. R. 1914, A., S. 175.

for Udmaalingen end Skadens absolute Størrelse, er det et ret tvivlsomt Spørgsmaal, hvorledes Erstatningen for Tab af Forsørger skal fastsættes; at der ved dens Bestemmelse maa tages afgørende Hensyn til Størrelsen af den afdødes Indtægter og Omfanget af vedkommendes Arbejdsevne, synes uomtvisteligt; men omvendt bør der formentlig ogsaa kunne finde en Nedsættelse Sted i Erstatningen under Hensyn til, at der som Følge af Dødsfaldet tilfalder de Efterladte Formue, som sætter disse i Stand til delvis at forsørge sig selv. Mulig maa Erstatningskravet endog helt kunne bortfalde, naar de paagældende blive i Stand til fuldt ud at forsørge sig selv gennem den ved Dødsfaldet erhvervede Formue. Det synes nemlig afgjort at maatte antages, at Erstatningen skal ydes ikke for det ideelle Tab af Forsørgeren, men kun for Formueinteressen i Forsørgelseskravet. Manden synes saaledes heller ikke i noget Tilfælde at kunne have retligt Krav paa Erstatning for Tab af sin Hustru. Loven fastsætter intet Maksimum for Erstatningen for Tab af Forsørger; men da det, hvorfor der skal gives Erstatning, er Tabet af *Forsørgelsen*, maa man dog vistnok være berettiget til at søge Grænsen i saa Henseende saavel som Maalestokken for Udmaalingen af Erstatningen i de til enhver Tid gældende Pensions- og Enkeforsørgelses-Love for Statens Embeds- og Bestillingsmænd.

I Lovens § 4 er der fastsat særlige Bestemmelser om Forældelse af Erstatningskravene.

I Forbindelse med det foran udviklede skal her anføres, at der i Koncessioner paa *Sporveje*, der skulle drives ved Elektricitet, optages særlige Bestemmelser til Afværgelse af Skade og Ulemper, som ved Driften kunde forvoldes bestaaende Institutioner m. v., jfr. § 4 i fornævnte Eneretsbevilling af 17. November 1902. Ifølge denne Bestemmelse skulle Bevillingshaverne være pligtige at foretage Forandringer ved Anlægene eller Materiellet, som maatte vise sig fornødne for at undgaa den ommeldte Skade og Ulempe. Endvidere maa de ogsaa bekoste andre eventuelt fornødne Foranstaltninger til

Afværgelse af Ulemper for Trediemand. Endelig kan Ministeriet, naar saadant maatte vise sig fornødent, fordre, at Sporvejens Drift straks ophører helt eller delvis.

13. I *Jernbanekoncessioner*, men ikke i Sporvejskoncessioner findes endelig optaget nogle særlige Bestemmelser om Jernbanernes Benyttelse til Troppetransporter m. m. i Krigstid og under Forberedelse til Krigsberedskab, om Banernes Stilling i Krigstilfælde, samt om civile og militære Myndigheders Betrædelse af Banernes Terrain, jfr. §§ 27 og 28 i Bekendtgørelse af 18. Maj 1840, §§ 17 og 18 i Kundgørelse af 15. Marts 1845 samt §§ 24 og 25 i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914.

De nærmere Bestemmelser angaaende Befordringen af Militærpersoner og militært Gods m. m. ere fastslaaede i Overenskomster mellem Jernbanerne og Krigsministeriet; iøvrigt kan her anføres Anordning Nr. 120 af 23. Juni 1905 §§ 3, 9 og 11.

Bestemmelser angaaende Myndigheders Betrædelse af Banernes Territorium træffes i Praxis særlig for militære Myndigheders, Politiets og Forstvæsenets (Skovreguleringens) Vedkommende. Hvad de militære Myndigheder angaar, kan her anføres Bekendtgørelse Nr. 368 af 23. Oktober 1871¹⁾. Særlig med Hensyn til Politiet kan mærkes Justitsministeriets Skrivelse af 31. December 1869²⁾, hvorefter Politiembedsmænd maa have en selvstændig Ret til i fornødent Tilfælde at betræde Banernes Terrain og ikke kunne behandles som almindelige private Personer, hvorimod de dog saa vidt muligt forud bør underrette Banepersonalet om deres Tilstedeværelse og rette sig efter dettes Anvisninger, jfr. endvidere Justitsministeriets Skrivelse Nr. 167 af 10. Juni 1873³⁾.

¹⁾ Ministerial Tidende A., 1871, S. 220.

²⁾ Dep. Tidende f. 1870, S. 308.

³⁾ Ministerial Tidende A. 1873, S. 116.

Angaaende Politiets Stilling lige overfor Jernbanernes Personale skal nævnes Justitsministeriets Cirkulære Nr. 229 af 16. September 1872¹⁾, hvorved det paalægges Politiovrighederne, naar de finde Anledning til at anholde en ved en Jernbane ansat Ledvogter, da uopholdelig herom at gøre Anmeldelse til nærmeste Jernbanestation.

14. Særlige for *Sporvejskoncessionerne* ere visse Bestemmelser, som referere sig til den Omstændighed, at Sporvejen er anbragt i offentlig Gade eller Vej. Disse Bestemmelser ere følgende:

a. Hvor Sporet lægges gennem Stenbro, har det været paalagt Koncessionshaveren umiddelbart op til Skinnerne at *anbringe nye Brosten*, og, hvor Sporet lægges i Chaussé eller Jordvej, at *lade sætte en Række Brosten* langs begge Sider af Skinnerne, jfr. § 4 i den nu bortfaldne Koncession af 23. Oktober 1883. I nogle Tilfælde stilles tillige yderligere Krav om Vejforbedringer og Vejudvidelser m. m. for Koncessionshavernes Regning, jfr. §§ 5, 6 og 10 i samme Koncession.

b. Med Hensyn til Vedligeholdelsen af Anlægene m. m. har det været foreskrevet, at Koncessionshaveren for egen Regning skulde *vedligeholde saavel Arealet mellem Sporene som Arealet i en Alens Bredde paa begge Ydersider af dette*. Endvidere har det været paalagt Koncessionshaveren at bære Udgifterne til saadanne Forandringer ved Sporet, som ere en Følge af Omlægning af de Gader og Veje, hvorigennem Sporet gaar, eller af Vand-, Gas- eller Kloak- eller andre Ledningers Nedlægning, Eftersyn og Reparation m. m. Efter Omstændighederne have Koncessionshaverne endog uden Erstatning midlertidig eller for stedse maattet forlægge Sporet til andre Gader i Tilfælde af Forandring i Gadenettet m. m. I intet af de nævnte Tilfælde tilkom der Koncessionshaveren Erstatning for Drifts-

¹⁾ Ministerial Tidende A. 1872, S. 223.

ulemperne, jfr. §§ 11 og 12 i fornævnte Koncession af 23. Oktober 1883.

Naar det saaledes i Koncessionerne er bestemt, at Koncessionshaverne skulle vedligeholde vedkommende Areal med Brolægning ell. lign., opstaar der Spørgsmaal om, hvorledes Stillingen bliver i det Tilfælde, at den paagældende Kommune beslutter at lade vedkommende Vej eller Gade belægge med et kostbarere Materiale, eventuelt et, som ogsaa kræver større Udgifter til Vedligeholdelse. Med Hensyn hertil er det i Indenrigsministeriets Skrivelse af 8. Februar 1896¹⁾ til Københavns Magistrat udtalt, at det under den angivne Forudsætning ikke kan paahvile en Koncessionshaver at afholde Udgifterne ved det paagældende Areals første Belægning med Asfalt, hvorimod han maa være pligtig at udrede Omkostningerne ved Arealets Belægning med Brosten paa Betonunderlag eller et dertil svarende Bidrag til Arealets Asfaltering. Hvad den fremtidige Vedligeholdelse angaar udtales det dernæst, at denne i sit fulde Omfang paahviler Koncessionshaveren med Hensyn til Brostensbelægning paa Betonunderlag, hvorimod hans Vedligeholdelsespligt med Hensyn til Asfaltbelægning ikke kan gaa videre end til en Udgift, der svarer til Arealets Vedligeholdelse i brolagt eller makadamiseret Stand.

c. Sporvejsmateriellet maa ikke forlade Skinjerne. Ej heller maa det i længere Tid henstaa ubenyttet paa offentlige Pladser og Veje. Materialier, som skulle anvendes til Sporvejens Anlæg, Istandsættelse og Vedligeholdelse, maa ikke oplægges paa offentlige Gader, Veje eller Pladser, jfr. §§ 7 og 9 i oftnævnte Koncession af 23. Oktober 1883 og § 4 i Eneretsbevilling af 31. Maj 1897.

15. Saavel i Jernbane- som i Sporvejskoncessioner plejer endelig at optages en Bestemmelse, gaaende ud paa, at Koncessionshaverne ere underkastede alle almindelige Love og

¹⁾ Utrykt.

Anordninger for Anlæg og Virksomheder af vedkommende og lignende Art, jfr. § 31 i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted og § 11 i Eneretsbevilling af 17. November 1902 paa Anlæg og Drift af en Sporvej fra København til Klampenborg. Disse Bestemmelser, der kun synes at udtale, hvad der er selvfølgeligt, kunne næppe opfattes som andet end et Forbehold, som rent ex tuto er optaget i Koncessionerne for at henlede Koncessionshavernes Opmærksomhed paa Forholdet.

Som det af den nævnte § i Eneretsbevillingen af 1914 vil ses, gives der tillige Bestemmelse om Værneting for Bevillingshaverne, en Bestemmelse, som kan være hensigtsmæssig i enkelte Tilfælde.