

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Ch. Weiss.

Om Sjendoms Afstaaelse.

INDUSTRI-
FORENINGEN.



333.11 Wei gl

1894.

22-23

Om
Ejendoms Afstaaelse

ved

Anlæg og Udvidelse af Jernbaner

En Vejledning

af

Ch. Weiss



DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK

København

Det Schuboeske Forlag

— Lybecker & Hirschsprung —

1894

**INDUSTRI-
FORENINGEN.**

København. I. Cohens Bogtrykkeri. A. A. Lange & Co.

Register.

	Side
Adgangsveje til Jernbanestationer, som ere anlagte paa	
privat Grund	45
— som tillige ere offentlige Veje.....	57
Afgift, Fritagelse for	26
Arealer, Afgivelse af.....	3
— Indløsningsret til afstaaede.....	58
— Omdeling af i Anledning af Overskæring	17
Arvefæsteafgifter, Erstatning for.....	21
Besigtelseskommission.....	6
Bygninger, Afstand fra Banen	14
— Borttagelse af	18
— Flytning af.....	15
— Tag.....	14, 15
Ekspropriation	3—5
Ekspropriationskommission	6—8
Erstatning.....	6, 17—24
Forpagtere og Eæstere.....	28
Færdsel ved Jernbaner, Sikring af.....	38—44
Gammelskat	25
Godtgørelse for Grundafstaaelse	10—17
— Udbetaling af	27
Grundejernens Sammenkaldelse ..	7—9
Grundstykkers Taksation	11
Grus	5
Grøfteløb, Forstyrrelse i.....	35
Gødning, Kvas, Straa, Tørv	15
Hartkornsafgift	25

	Side
Hegn, Erstatning for	20
Hæsse eller Høstakke	14, 15
Husdyr, Fare for	19
Jernbaneoverkørsler, Forbedringer m. v.	30
Magelæg	21
Overkørsler, Aflevering af	29
— Færdsel	20
— Vedligeholdelse	28
Overskæring af Jordlod	18
— af Landeveje eller Biveje	38
— af forhv. private Veje	39—40
Overskønsforretning	17
Panthavere	9
Sikkerhedsskærm	41, 43
Snescærme, Erstatning for	16
Stier, som skære Jernbanen	31
Tab, særligt, Godtgørelse for	18, 19
Taksation af Grunde	12, 13
Taksationskommission	11
Taksationsmænd	24
Udflytteres Fraskæring	37
Vandinger og Vandbeholdninger	18
Vandløb, Forstyrrelse af	35

Det er en hel Del Jernbaner, hvis Anlæg den sidst afsluttede Rigsdag har givet sit Samtykke til at anlægge, og som under 8. Maj d. A. have faaet kngl. Stadfæstelse, naar Folk kunne enes om Beliggenheden, og i næsten hele Landet har man eller vil man snart faa travlt med at drøfte

1, hvor skal Banen være, og

2, hvorfra skulle Pengene komme?

Det er temmelig sandsynligt, at Spørgsmaalene ville komme til Behandling i denne Følgeorden, hvad der er ret betegnende for vor Tid; thi uagtet Alverden — ligefra Kejsere og Konger og nedefter — taler højt om det overbebyrdede Landbrug og dets fortrykte Stilling, hvad Gud og Hvermand ogsaa virkelig kan bekræfte, og om, at der ingen Penge er mellem Folk, saa synes det at være saaledes, at Pengespørgsmaalet sættes i anden Række i alle Forhold, hvor det kommer an paa ikke alene at more sig og gjøre sig Livet mageligt og behageligt, for det skal man have Raad til, medens der, hvor Talen er om Udgifter, der skulle udredes til Staten eller Kommunen, dette Spørgsmaal ufravigelig rykker frem i første Geled, og man viser

Publikum og sig selv (som ogsaa er en Del af Publikum), hvad man forud veed god Besked med, de gode gamle Bekjendte: den tømte Pengekasse, Pantebogsattesterne for Gæld og andre Tegn paa den Sygdom, der har saa alvorligt fat paa det syge Landbrug, at Patienten, der længe har lidt af uheldbrekelig Svindsot, ubetinget og redningsløst er fortabt, hvis det skal blive saaledes ved.

I en Aarrække var det Politikken, der skulde være Læge og Lægedom tillige, nu ser det ud, som om det skal være Jernbaner; man kan ikke sige noget til, at en Patient søger alle de Læger og Helbredelsesanstalter, hvorom han hører Tale, og at han saa skaffer Penge til Læge og Medicin ved Laan er heller ikke saa underligt; og han kan endogsaa let faa Pengene, thi disses Indehavere nære samme Tro om Patienten som han selv, nemlig; han kommer sig nok, og saa betaler han Pengene tilbage. Derfor er det med en vis Berettigelse, at jeg har forudsat, at Pengespørgsmaalet vil komme i anden Række; thi det er en Kendsgerning, at der er Penge nok — kun at de ere ulige fordelte — og især til Jernbaneanlæg have de altid været rigelige, saa at den Sorg, hvorfra de skulle komme, slet ikke volder saa megen Uro, som Spørgsmaalet om, hvor Banen skal lægges. Om Endepunkterne bliver man let enig, men det er Liniens Belliggenhed, hvorom Enighed ikke saa let kan opnaas. Enhver vil gerne have Station eller Holdeplads uden for eller dog nærmest muligt ved sine egne Døre

— naar bare Banen ikke bliver paa ens egen Lod, thi det er kedeligt at skulle afgive Jord til Banen og at have alle dens Ulemper, hvorimod det er behageligt at kunne nyde alle dens Fordele og Bekvemmeligheder uden synderlig Ulejlighed. Der er ogsaa noget drilagtigt i at se Toget rulle forbi sit eget Hjem, paa ens egen (i alt Fald forhenværende) Grund og dog at have en lille Mil til nærmeste Station; men det er ikke det værste og hører til de uundgaaelige Ulemper, der kun ere generende, naar man skal rejse med Toget; værre er det med de daglige Ulemper, der følge med Jernbane-anlæg, og som for den enkelte Lodsejer ere færre eller flere, i Forhold til, som Lodden bliver skaaren af Linien, og hvorefter ogsaa de Byrder, Ulemperne medføre for Jordbrugerne, ville blive vurderede.

Hensigten med denne Pjece er at vise, dels hvorledes den underordnede kommunale Myndighed, dels hvorledes den private Bruger eller Ejer af Arealer, der skulle benyttes til Jernbaneanlæg, har at forholde sig i Anledning heraf, og vi ville da først gjøre opmærksom paa, at enhver er pligtig at afgive de hertil fornødne Arealer, med andre Ord: det offentlige har en paa Lovene grundet

1. Ekspropriationsret.

I § 1 i Fdrg. 5. Marts 1845, ang. de Regler, som blive at iagttage med Hensyn til Grundafstaaelser m. m. i Anledning af Jernbaners Anlæg i Danmark,

hedder det: »Ligesom den forhen i adskillige særegne Anordninger forudsatte og ved F. 31. Juli 1801 som almindelig Regel forkyndte Grundsætning, at enhver Ejer, hvis Ejendom behøves til Udførelsen af en for det almindelige nødvendig Foranstaltning, er pligtig til at afstaa samme mod billig og fuldstændig Erstatning, saaledes skal den under de Bestemmelser, som indeholdes i det følgende, være gældende for alle Jernbaneanlæg, hvad enten de udføres for vor Kasses Regning eller efter vor allerhøjeste Koncession af private Entreprenører, navnlig af Aktieselskaber. Dette skal være anvendeligt, saavel med Hensyn til de Grunde, hvis vedvarende Afbenyttelse udfordres til Anlægget, som naar saadanne Grunde kun behøves midlertidig overladte til en for Anlæggets Udførelse nødvendig Brug, navnlig ogsaa til fornødent Vejmateriale.«

»Ved deslige Anlæg kan (§ 2) Grundafstaaelser for bestandig kun fordres:

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

Jordafstaaelser for bestandig til hvilket som helst andet Brug maa søges tilvejebragt ved mindelig Overenskomst.

»Førenden at den ifølge § 1 indrømmede Ret til Benyttelse af Vejmateriale maa (§ 3), navnlig med Hensyn til Sten, være de samme Indskrænkninger underkastet, som de, der ifølge den gældende Forskrift finde Sted for Vejvæsenet i Almindelighed (jfr. F. 13. Decbr. 1793 og Pl. 4. Juni 1845, som bestemmer, at der intet gives for Materialet, men kun for Afgrødetab, Arealtab og Beskadigelse ved Kørsel), vil det henhøre under den i § 5 ommeldte Kommissions Bedømmelse og Afgørelse, hvorvidt der, i Tilfælde af at Vejmateriale, der attraaes for en Jernbanes Anlæg, ikke maatte have i tilstrækkelig Overflødighed, kan være Føje til at bestemme en passende Erstatning for samme.«

Retten til Ekspropriation kan dog ikke udøves af enhver, der ønsker at anlægge en Jernbane; Grundlovens § 82 siger: »Ejendomsretten er ukrænkelig. Ingea kan tilpligtes at afstaa sin Ejendom, uden Almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge Lov og mod fuldstændig Erstatning.« Det er en Følge af denne §, at vi ikke allerede have mange flere Jernbaner; thi hvis Aktieselskaber havde Lov til at ekspropriere til denne Brug uden at behøve Rigsdagens Samtykke til Baneanlægget, saa fik snart hver Landsby sin Station og Bane. Saalænge en Jernbanes Anlæg

— i det mindste hvad Endepunkterne angaa — ikke er fastslaaet ved Lov, saa kan enhver Lodsejer, som ikke har givet nogen en speciel Tilladelse til at færdes paa sin Grund uden for de paa samme værende offentlige Veje og Stier, i Henhold baade til den anførte § 82 og til Lov af 25. Marts 1872 om Mark- og Vejfred, tage enhver op, som færdes paa hans private Enemærke, og drage ham til Ansvar for at have krænket den ham tilhørende Ejendomsret. Saa snart Loven er stadfæstet, maa han derimod finde sig i, at Ingeniører og Besigtelseskommission drage hans Mark igennem i alle Retninger, dog imod fuldstændig Erstatning for den anrettede Skade.

2. Besigtelses- og Ekspropriationskommissionen

skal (§ 5) underkaste den udstukne Linie en almindelig Besigtelse og Prøvelse. Kongelig Kommissarius er Formand; Ministeriet vælger 2 Medlemmer og Amtsraadet 2; desuden vælger Kommunalbestyrelsen i hver Kommune, som berøres af Jernbanen, 2 Medlemmer til at indtræde i Kommissionen for den enkelte Kommunes Vegne, og disse skulle, tilligemed de forannævnte Medlemmer, fungere som Erstatningskommission og give Møde, naar og hvor Kommissarius sammenkalder dem; Brevvekslingen herom føres mellem Kommissarius og Kommunalbestyrelsen, der da atter tilmelder de valgte Mænd det fornødne.

Kommissionen skal ved Undersøgelse af Linien i Særdeleshed have at tage under Overvejelse, hvorledes de ved Banens Anlæg afbrudte Vejforbindelser, saa vel som Kommunikationen mellem de enkelte Grundstykker, paa den hensigtsmæssigste Maade kunne bringes i Stand, ligesom ogsaa Egnens Tarv med Hensyn til mulige Forandringer i Henseende til Forandringer i Vandløbene behørig bliver at paase. De Paastande over Forandringer i Liniens Retning, som i enkelte Punkter maatte fremkomme, blive at undersøge og paakende, og hvis Kommisarius anser det fornødent i denne Anledning, tilkalder han en Ingeniørofficer. Ved den af Kommissarius afgivne Resolution har det sit Forblivende.

Hvis senere en Forandring i Retningslinien maatte anses fornøden eller hensigtsmæssig, vil der (§ 6) være at forholde paa samme Maade som foran nævnt.

Denne Kommission vil (§ 9) med 8 Dages Varsel, der kundgøres dels gennem vedkommende Stiftsavis og de Blade, der udkomme i de Byer, hvorigennem Jernbanen skal gaa, og i Berl. Tidende, og paa Landet ved Sognestævne, have at indkalde samtlige paagældende til en Kommune hørende Grundejere eller i en hensigtsmæssig Orden et rimeligt Antal af disse til at møde paa et for de indkaldte, saa vidt muligt bekvemt beliggende Sted, tillige med de af Entreprenørerne eller Selskabet befuldmægtigede Mænd, for at der kan forsøges opnaaet almindelig Overenskomst mellem

Parterne om den Erstatning, der bliver at erlægge saavel for afgiven Grund som for anden ved Banens Anlæg for bestandig tilføjet Beskadigelse, navnlig ogsaa for saa vidt Magelæg af fraskaarne Jordstykker angaar.

Ethvert af Kommissionens Medlemmer nyde fri Befordring eller Beføringsgodtgjørelse og derhos (§ 18) i Dagpenge 6 Kr. for hver Dag, de have anvendt paa en Forretning, hvori de efter Opfordring af Kommissarius have deltaget, naar der til Rejsen og Forretningens Udførelse ikke anvendes mere end 8 Timer daglig, men i modsat Fald $\frac{1}{2}$ Gang mere. Betalingen udredes efter Regning af Entreprenørerne for Anlægget. De valgte Mænds Funktionstid maa antages at skulle vedvare, indtil Anlægget er fuldstændig tilendebragt. Det kan næppe paa- tvinges nogen at modtage dette Hverv imod sin Villie, ligesom det ogsaa maa antages, at de valgte saavel kunne frasige sig Hvervet naar som helst, som ogsaa, at de maa anses for ukvalificerede til at røgte det, dersom de ved Dom findes skyldige i en i den offentlige Mening vænærende Handling, komme under Fattigforsørgelse eller under Konkurs.

3. Fortegnelse over Ejere og Besiddere af de Grunde,

om hvis Afstaaelse der kan blive Spørgsmaal, skal (§ 7) forfattes, naar Enkelthederne af Banens Retningslinie er endelig bestemt. Fortegnelsen skal

indeholde en omtrentlig Angivelse af Grundstykkernes Areal-Indhold og skal ved Foranstaltning af Kommissarius trykkes i saa stort et Antal Eksemplarer, at enhver tilstødende Grundejer kan faa et saadant; de hertil bestemte Eksemplarer tilstilles de kommunale Bestyrelser til Uddeling blandt vedkommende Grundbesiddere; det er ikke Meningen, at disse skulle foranstalte Uddelingen, men at vedkommende Besiddere selv skulle hente dem eller lade dem hente. I denne Anledning er det befaleet, at Kommissarius lader bekendtgøre i Berl. Tid., i vedkommende Stiftsavis og i de Blade, der udgaa i de Købstæder, hvorigennem Banen skal gaa, og i Landkommunerne ved Sognestævne baade, at enhver vedkommende nu kan faa et Eksempel af denne Fortegnelse, og hvor den kan faas udleveret. Ved Sognestævne kan kun være tænkt paa Kirkestævne. I Almindelighed anmodes de kommunale Bestyrelser paa Landet om at foranstalte Sognestævnetillysningen foretagen. Der skal betales herfor; Kommunalbestyrelsen er berettiget til Godtgørelse for alle sine i Anledning heraf hafte Udgifter, baade for selve Læsningen og for sit Porto-Udlæg.

4. For Panthavere i vedkommende Ejendomme

saa vel som enhver som helst anden, der i hvilken som helst Egenskab anser sig berettiget til enten i det hele eller for en Del at oppebære den Godt-

gørelsessum, der med Hensyn til Grundafstaaelse i sin Tid maatte tilflyde de respektive Ejere, skulle (§ 7) ikke kunne fordre nogen anden Meddelelse om den forestaaende Ekspropriationsforretning end den paa forannævnte Maader stedfundne Bekendtgørelse.

5. Sammenkomst om Godtgørelse for Grundafstaaelse m. V.

Forinden Anlægsentreprenørerne attraa at komme i Besiddelse af de udpegede Arealer, skal (§ 8) Grundenes Ejere underrettes herom i betimelig Tid. Med Hensyn til Bestemmelse af Godtgørelsen saa vel for den Grund, der er fornøden til selve Banen med dens Tilbehør, og som for bestandig afgives, som for enhver ved Banens Anlæg tilføjet Beskadigelse, vil den foran under 2 omtalte Besigtelses- og Ekspropriationskommission have at indkalde samtlige i Sagen interesserede Parter for at prøve at opnaa Afstaaelse ved mindeligt Forlig. At Godtgørelsen skal være fuldstændig er allerede foran nævnt, og gentages i andre Love om samme Forhold. Naar mindelig Overenskomst opnaas, underskriver vedkommende Grundbesidder i den til dette Brug autoriserede Protokol, den heri indførte Overenskomst, efter at den er oplæst for ham og godkendt af ham. Det er, og har forhen maaske været almindeligere, at Grundejerne have antaget en lovkyndig Mand til

at møde med dem ved Ekspropriationsforretningerne for at paase og varetage deres Tarv; det koster vel noget, men det er sandsynligt, at det betaler sig alligevel, da mangen Almuesmand lader sig imponere af disse mange fremmede Menneskers Nærværelse og rent glemmer at paatale sine Rettigheder. Hvor Kvinder, der ikke selv ville møde ved Forretningen, ere Grundbesiddere, maa den Mand, der skal møde paa deres Vegne, være forsynet med behørig Fuldmagt hertil, og det maa iagttages, at den er udfærdiget i Vitterlighedsvidners Overværelse og forsynet med deres Paa-tegning herom. Kvinder behøve naturligvis ikke nogen Befuldmægtiget, naar de selv ville møde.

Den, som udebliver fra Mødet, antages hermed at have givet til Kende, at han vel intet har imod den attraaede Afstaaelse, men at han ikke ønsker at indgaa mindeligt Forlig; for saadannes og for deres Vedkommende, med hvem mindelig Overenskomst om Erstatningen ikke har været at opnaa, skrides til

6. Grundstykkernes Taksation.

A. Taksationskommissionens Sammen-sætning. Til at foretage Taksationsforretningerne beskikkes (§ 10 og L. 10. Marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget) en Taksations-Kommission, bestaaende af 5 Medlemmer.

Indenrigsministeriet (Ministeriet for de

offentlige Arbejder) vælger et Medlem, der fungerer som Formand og indtræder som saadan i alle de Kommissioner, der dannes i de forskellige interesserede Kredse.

Vedkommende Amdtsraad eller Købstadkommunalbestyrelse vælger to Medlemmer og 1 Suppleant.

De paagældende Grundstykkers Ejere i hvert Amt eller hver Købstad vælge to Medlemmer og 1 Suppleant; Valget af disse, ledes af den kngl. Kommissarius og sker ved absolut Stemmeferhed, for saa vidt i det mindste 5 af Ejerne deltage i Valget; den valgte skal tages uden for de valgberettigedes Kreds. Opnaas ikke absolut Stemmeferhed, eller deltage færre end 5 i Valget, sker Udnævnelsen af Amtmanden.

Samtlige Taksationsmænd have en Gang for alle edelig inden Retten at forpligte sig til at udføre de forefaldende Forretninger med streng Upartiskhed og Opmærksomhed. Bevis for Edens Aflæggelse afleveres til Kommissarius.

Der gives disse Mænd saavel Dagpenge som Befordringsgodtgørelse for deres Rejser i Anledning af Edens Aflæggelse. Retsgebyrerne i denne Anledning udredes af Selskabet og ere dem uvedkommende.

B. Taksationsforretningens Foretagelse.

a) Taksation af Grunde. Til at lede Taksationsforretningen beskikker (§ 10) Ministeriet for de offentlige Arbejder en Landinspektør, der vil have at paase, at saavel de paagældende Grundbesiddere, som Entreprenørernes Befuldmægtigede, med i det mindste 48

Timers Varsel indkaldes til at overvære Taksationen. Under Taksationsforretningen, der (§ 11) — hvad angaar Grundstykker, som for bestandig afgives til Anlægget — saa vidt muligt altid bør afholdes inden Arbejdets Paabegyndelse, have Taksationsmændene, efter de Oplysninger, Landinspektøren meddeler, og efter nøjagtig Overvejelse af samtlige, i ethvert Tilfælde forhaanden værende, Omstændigheder, at ansætte Erstatningen pr. Td. Land, efter den Værdi, Jorder af lignende Beskaffenhed efter Tidens og Egnens Priser have i Handel og Vandel.

Er Jorden anvendt til særegne Anlæg, navnlig til Haveanlæg, bliver foruden Jordens Værdi i og for sig, særlig Erstatning at ansætte for Anlægget efter dets Størrelse, Beskaffenhed og mere eller mindre fordelagtige Beliggenhed, til hvilken Værdiansættelse der efter Omstændighederne af Kommissarius kan være at tilkalde een eller flere i saa Henseende sagkyndige Mænd, for i Forening med de faste Taksatorer at deltage i Taksationen.

b) Taksation af Bygninger og Skove. Hvor der bliver Spørgsmaal om Værdiansættelse af Bygninger eller Skove, bliver ligeledes af Kommissarius at tilkalde en Bygningskyndig eller en Forstkyndig for i Forbindelse med de faste Taksationsmænd at deltage i Taksationen. Disse tilkaldte skulle dog, forinden de deltage i nogen Forretning, edfæstes inden Retten. Her maa bemærkes F. 5. Maj 1847, der indeholder Bestem-

melser med Hensyn til den Brandskade og Brandfare, som kan opstaa for de i Nærheden af Jernbaner beliggende Bygninger og andre let fængelige Genstande. § 1 indeholder Bestemmelse om, at ingen ny Bygning med Straatag, Rørtag eller halmdækket Tag maa opføres indenfor en Afstand af 140 Fod fra Midten af Banesporet, samt at Bygninger, der allerede ere opførte indenfor denne Afstand fra Banelinien, og som nu ere tækkede med mindre let fængeligt Tag, ikke maa omtækkes med Tag af Straa, Rør eller halmdækket Tag.. § 2. De indenfor en Afstand af 40 Fod fra Midten af Banesporet paa en Jernbane allerede opførte Bygninger, som ere forsynede med Tag af Straa eller Rør eller med halmdækket Tag, bør forsynes med en ikke ildsfarlig Tagbedækning. Kan dette med Hensyn til Bygningernes Bestemmelse ikke ske, blive de at flytte (§ 1). — Skulde paa Jernbanen i Stedet for Hedning med svovlfri Stenkul for Fremtiden blive anvendt en anden Art af Hedning, eller saafremt Erfaring maatte vise, at en videre Udstrækning af den Omkreds, indenfor hvilken ogsaa de allerede forhaanden værende Straa- og Rørtage eller halm-dækkede Tage bør fjernes, er nødvendig, vil det nærmere herom blive foreskrevet, i hvilken videre Omkreds foranstaaende Bestemmelser ville være at bringe i Anvendelse. § 3. Heller ikke maa der indenfor en Afstand af 140 Fod fra Midten af Banesporet paa en Jernbane hensættes Hæsse eller

store, af flere Læs bestaaende, Korn- eller Høstakke, saa lidt som Tørvestabler eller Møddinger, eller anbringes andre let fængelige Indretninger. Ved Bygninger, som ikke ligge mere end 80 Fod fra Midten af Banesporet, maa der ikke findes Bunker af Gødning, Straa, Tørv og Kvas imellem Bygningerne og Jernbanen eller ved Siden af de førstnævnte, men slige Indretninger maa, naar de ikke kunne anbringes bag ved Bygningerne, have en Afstand af i det mindste 80 Fod fra Midten af Banesporet. § 4. Jernbaneselskabet er ikke blot forpligtet til at bære Omkostningerne ved den Omtækning eller Flytning af en Bygning, som ifølge et Jernbaneanlæg bliver nødvendig, men ogsaa til fuldstændig at erstatte enhver Ejer al den Ulempe med Hensyn til Benyttelsen af hans Ejendom saa vel som de forøgede Vedligeholdelsesomkostninger og enhver anden Skade, som maatte paaføres ham ved den Indskrænkning i hans Ejendomsret, som Jernbanens Tilstedeværelse maatte paaføre ham. § 5 bestemmer, at den i F. 5. Marts 1845 §§ 5 og 9 ommeldte Kommission (foran, Afsnit 2) i Mangel af mindelig Overenskomst skal afgøre, hvor vidt en Omtækning kan finde Sted, eller en Flytning af Bygningen er nødvendig. Kan mindelig Overenskomst om denne Erstatnings Størrelse ikke opnaas, skal den fastsættes af den i Fdng. af 5. Marts 1845 (foran, 6 A og B, S 11 f. f.) nævnte Taksationskommission.

c) Grundafstaaelse ved Udvidelse af

Statsbanerne samt om Erstatning af Tab i Anledning af Sneskærme. L. 12. April 1889 § 1 bestemmer, at der til Udvidelser kan fordres Grundafstaaelse efter samme Regler som foran nævnt. § 2 omhandler Sammensætningen af den Taksationskommission, der skal bestemme Værdien af de eksproprierede Jordstykker. Denne Kommission sammensættes paa samme Maade som ovenfor er nævnt, dog med den Forandring, at den Grundejerne tilkommende Ret til at vælge to af Taksatorerne indskrænkes til Valg af den ene af dem, hvor mindre end 5 Ejere deltage i Valget eller, hvor et mindre Antal end 5 Ejere ere interesserede i Ekspropriationen; det andet Medlem og Suppleanten udnævnes af Amtmanden.

Om Erstatning for Sneskærms Anbringelse indeholder § 3: Formener en Lodsejer, ud for hvis Grund der af Statsbanerne er eller bliver rejst Sneskærm, at der ved saadan Sneskærms Anbringelse foranlediges Skade paa hans Jorder, skal han, for saa vidt det ikke oplyses, at der ved tidligere Grundafstaaelse eller senere Overenskomst er taget særligt Hensyn til saadan Skade, være berettiget til for denne at erholde Erstatning een Gang for alle. — § 4. Den i § 3 ommeldte Erstatning fastsættes, for saa vidt der ikke opnaas mindelig Overenskomst mellem Statsbanerne og vedkommende Lodsejer, efter Statsbanernes Foranstaltning og paa Statsbanernes Bekostning ved Taksation, der foretages af tvende af de ifølge Lov

af 4. Juli 1850 ansatte faste Taksationsmænd (i Anledning af Jordboniteringer), som dertil udnævnes af vedkommende Formand. — Saafremt enten Statsbanernes Bestyrelse paa Statskassens Vegne eller Lodsejeren finder sig brøsthølden ved Taksationsforretningen, have de, senest inden 4 Uger efter dens Afholdelse, at foranledige Om-taksationsforretning afholdt ved 4 af Retten udnævnte Mænd under Vejledning af en dertil af Indenrigsministeren beskikket Landinspektør.

Kommer Overskønsforretningen til et Resultat, der ikke er fordelagtigere for Rekvirenten end Underskønsforretningens, udredes samtlige ved Overskønsforretningen paadragne Omkostninger af Rekvirenten. Dersom den forhøjer Erstatningen med en Tiendedel eller derover af det ved den første Taksationsforretning bestemte Beløb, bæres Omkostningerne ved Overskønsforretningen af Statskassen. I andet Fald deles disse Omkostninger lige mellem begge Parter.

7. Erstatning for Ulemper. Fdng. 5. Marts 1845 § 12, 1ste og 2det Afsnit.

Foruden den Godtgørelse, der vil tilflyde Ejerne for de for bestandig afgivne Jorder, bliver endvidere at tage Hensyn til

a) om Beliggenheden af de indtagne Grundstykker har været saadan, at en forandret Inddeling af de tilbageblevne Jorder, eller

hvilken som helst anden for deres Drift besværlig Foranstaltning derved bliver nødvendig;

b) om den paagældende Ejendoms Jorder i det hele overskæres paa en uheldig og for deres fremtidige Dyrkning besværlig Maade, navnlig ved en betydelig forlænget Kommunikation mellem Jorderne;

c) om den afgivne Jord er af en saadan Betydning, i Forhold til den samlede Ejendoms Størrelse, at den kan medføre en skadelig Indflydelse paa dennes Drift i det hele;

d) om det, i Tilfælde af Bygningernes Borttagelse — i hvilken Henseende for øvrigt særlig Godtgørelse (se ovenfor Fdn. 5. Maj 1847 §§ 4—6) ved Taksation bliver at fastsætte — maatte vise sig, at Bygningernes Opførelse paa et andet Sted vilde, efter de øvrige Bygningers Beliggenhed, samt ellers tilstedeværende Forhold, medføre saadan Ulempe ved Benyttelsen, at Ejendommen derved stadig kan anses forringet;

e) om Tilstedeværelsen af forhaanden værende Vandbeholdninger, navnlig med Hensyn til Engvandingsanlæg, forhindres, samt om Vandinger enten aldeles ødelægges eller fraskæres paa en Maade, der gør deres Benyttelse besværlig.

f) I alle disse og andre Tilfælde, i hvilke Ejeren ved at maatte afstaa sin Grund kunde lide et særligt Tab udenfor Grundens Værdi, have Taksationsmændene ogsaa at ansætte den

Godtgørelse, der herfor maatte kunne tilkomme Ejeren, dog saaledes, at i Forretningen særlig anføres den ifølge § 11 (se foran S. 13) antagne Værdi af Grunden i og for sig, beregnet pr. Td. Land, og dernæst den Godtgørelse, som i nævnte Tilfælde endvidere maatte være at tilstaa.

g) Ved de i denne og den foregaaende § omhandlede Taksationer er det i øvrigt en Selvfølge, at Hensyn bør tages, ikke til den Pris, Besidderen af blot personlige Grunde eller af en vis Forkærlighed maatte sætte paa Ejendommen, men alene til en saadan, der af Taksatorerne lader sig anslaa til en Pengeværdi, eller som i alt Fald er af en saadan Beskaffenhed, at den, skønt den ikke i og for sig betragtet lader sig reducere til en bestemt Værdi, dog maa erkendes at udgøre en saadan Behagelighed ved en vis Ejendom, at dennes Værdi derved i Handel og Vandel forøges, saasom en ualmindelig skøn Beliggenhed eller Udsigt og deslige.

Foruden de i Loven nævnte Ulemper i Anledning af Jernbaneanlæg over en Lod, skal jeg pege paa en, der ikke er af ganske ringe Betydning, nemlig den Fare, Ejeren er udsat for med Hensyn til sine Husdyr, dels det, at Hestene kunne blive bange for Toget og løbe galt med Vogn, Plov eller andre Redskaber, hvad der giver megen Udsigt til, at der sker en eller anden Ulykke med Mennesker eller Dyr, dels det, at de mindre Husdyr, Faar og Lam, inden det levende Hegn bliver stort nok, let

komme ind paa Banesporet og kunne blive nedkørte af Toget. Herfor faa de ikke alene ingen Erstatning, men de kunne være udsatte for at komme til at give Mulkt oven i Købet, fordi de ved ikke at have holdt deres Husdyr paa deres egen Grund have udsat Toget for at komme ud af Sporet. Den store Ubehagelighed det er, naar man i Høstens Tid skal passere Linien med Hø eller Sædlæs, kan man ikke saa godt tænke sig, som man siden vil komme til at føle det; det værner man sig dog til, ogsaa til at aabne og lukke Leddene ved disse Overkørsler; men man bør dog ved Fastsættelsen af Godtgørelse for Ulemperne ikke undlade at fremhæve ogsaa disse Punkter som Genstand for Kommissionens Overvejelse.

8. Erstatning for Afgrødetab og Hegn.

F. 5. Marts 1845 § 12, 3dje og 4de Afsnit.

Naar Jorder indtages, der allerede ere enten fuldt bearbejdede eller besaaede, eller paa hvilke dog Dyrkningsomkostninger tildels ere anvendte, bliver ved Taksationen tillige at fastsætte, hvad den foretagne Bearbejdning og Besaaning eller den forventede Afgrøde kan anslaaes til pr. Td. Land.

For Beskadigelser af Hegn, saa vel som for Anbringelse af nye Hegn, der i Anledning af Banens Anlæg gøres fornødne, bliver Godtgørelse ligeledes at bestemme ved Taksation.

9. Magelæg af fraskaarne Jordstykker.

F. 5. Marts 1845 § 13.

Det skal være saavel Landinspektørens som Taksationsmændenes Pligt at søge Magelæg istandbragt mellem saadanne Jordstykker, som fraskæres de Ejendomme, hvortil de oprindelig have hørt, men som passende kunne forenes med andre tilstødende Jorder. Kan Magelæg ikke tilvejebringes, og de fraskaarne Jordstykker dog ere af en saadan Størrelse, at de kunne dyrkes som særlige Lodder, ere Ejerne forpligtede til at beholde dem. Men ere de fraskaarne Stykker saa smaa eller uheldig formede, at de ved Taksationen erkendes ikke at kunne dyrkes som selvstændige Lodder, maa Entreprenørerne overtage saadanne Grundstykker, for hvilke Ejerne da erholde samme Godtgørelse som for de ellers afgivne Arealer.

10. Erstatning for Tiende- og Arvefæsteafgifter.

F. 5. Marts 1845 § 16.

Der kan ingen Afkortning finde Sted i det Tiendevederlag, som efter fast Bestemmelse bliver at udrede af den Ejendom, hvorfra Jorden tages, ej heller i andre Ejendommen paahvilende Byrder, være sig Arvefæsteafgifter, Afgifter efter F. 18. Okt. 1811, eller hvilke hermed kunne sættes i Klasse, men ved Erstatningens Bestemmelse bliver der at tage fornødent Hensyn til de Byrder, der paa Grund af den aftraadte Jord saaledes fremdeles komme

til at hvile paa Ejendommen. — Dette Forhold bliver næppe paaagtet nok af Grundenes Ejere. Naar de vide, hvor stort Areal de komme til at afgive, vil det temmelig let kunne udregnes, naar de vide, hvor meget de i det hele udrede af det samlede Areal. Kunne de ikke selv gøre det, vil det ikke være vanskeligt at faa saadanne Beregninger udførte, og de bør ved Taksationen fremkomme med deres Opgørelse. — Dog skulle Ejere, saa vel af det ommeldte Tiendeverdslag som af de andre Afgifter, naar de herom udtrykkelig gøre Paastand, være berettigede til at erholde samme erstattede med en Kapital, svarende til Afgiftens Værdi efter Taksation, og beregnet til en Rente af 4 Procent, hvilken Kapital da afgaar i den Erstatning, der tilkommer Ejerne af de afstaaede Grundstykker. Angaar Spørgsmaalet Afløsning af saadanne Afgifter, der tilkomme en Lens-, Stamhus- eller Fideikommisbesidder, eller en med Jorder beneficeret Embedsmand, da bliver derom forud at erhverve Bestemmelse af Trafikministeriet.

II. Erstatning for midlertidig afstaaede Arealer.

F. 5. Marts 1845 § 14.

Efterhaanden som Banens Anlæg fuldføres, bliver endvidere paa samme Maade at afholde Taksation over den Godtgørelse, der kan tilkomme vedkommende Ejere og Brugere for Afsavnet af saadanne Grundstykker, som midlertidig have været

benyttede i Anledning af Anlægget, samt for den Beskadigelse, deslige Jorder maatte have lidt, dels ved Opgravning af Vejmateriale, dels ved Kørsel, Materialets Oplægning eller paa hvilken som helst anden Maade.

Den her nævnte Kørsel i Anledning af Jernbaneanlæg kan ofte være meget generende for den paagældende Lodsejer, og naturligvis køres der især meget paa saadanne Lodder, over hvilke der skal transporteres store Masser af Kampesten, Mursten, Kalk, Cement eller Grus til Opførelsen af Broer, Banegaarde eller Banevogterhuse. De Menne-sker, der have paataget sig denne Transport, have mange Gange forhen optraadt en Del fripostigt over for Ejerne; nu maa man holde dem noget tilgode, da de for det meste have forpligtet sig til at være færdige med det paatagne Arbejde til en vis Tid, som de nødigt ville overskride for Mulkens Skyld, saa at de køre baade i tørt og vaadt Vejr; naar da det i nogle Dage benyttede Kørespor ikke kan holde længer, saa køre de udenom, og blive saaledes ved. For saadanne opkørte Jordstykker, saa vel som for Oplagspladser til Materiale, kan det næppe anses tilstrækkeligt, at der gives Erstatning alene for Afgrødetab i den Tid, Jernbaneselskabet har haft dem til sin Raadighed; der maa ogsaa kunne fordres Erstatning for den forandrede og forringede Tilstand, hvori Jorden er kommen ved denne Anvendelse, og det maa Ejeren eller Brugeren paatale paa det kraftigste. Det kan ikke nytte

noget at blues ved at komme frem med sine For-
dringer. Tier man, saa kan det godt være, at det
bliver saa som saa med Erstatningen, og der er
dog ingen, som bedre end Ejeren kan vide, hvad
Fortræd han baade har haft, mens Anlægget stod
paa, og vil faa i nogen Tid endnu som Følge af
denne Benyttelse af Jorden.

Dersom den tilføjede Beskadigelse, navnlig ved
Vejmaterialiers Opgravning er af den Beskaffenhed,
at Jorden i længere Tid skønnes ingen Indtægt at
kunne give, bliver, forinden Opgravningen
foretages, Grundstykkets Værdi ved Taksation at
ansætte i Overensstemmelse med hvad uuder 6 B
er anført, som om det i ubeskadiget Stand
skulde afgives for bestandig, og siden at bestemme
efter den Værdi, det kan have, saaledes som det i
beskadiget Stand forefindes. Forskellen mellem de
udfundne Beløb bliver da at fastsætte som den
Erstatningssum, der for den ommeldte Beskadigelse
tilkommer dels Ejeren dels Brugeren. — At der i
visse Tilfælde desuden kan være Tale om yder-
ligere Erstatning er nævnt under »Expropria-
tion« foran.

De to Taksationsmænd, som Ejerne ellers have
Ret til at vælge for Grund, der afstaas for be-
standig, udnævnes af Amtet, naar Taksationen over
tilføjet Tab og Skade ikke foretages i Forbindelse
med for bestandig afstaaet Grund eller Beskadigelse
(L. 10. Marts 1861 § 5).

12. Afgang i Hartkorn og Gammelskat. F. 5. Marts 1845 § 15.

For de Jorder, der for bestandig indtages til Jernbaneanlæg, vil en tilsvarende Nedsættelse i de paagældende Ejendommers Hartkorn og Gammelskat finde Sted; for at dette kan ske, skal Landinspektøren efter de Takster, der ere benyttede ved den nye Matrikulering, ansætte de indtagne Grundstykker til Hartkorn, og dette tillige med en i Forhold dertil ansat Del af Gammelskatten bliver at føre til Afgang i Matrikulen, hvilket dog ikke kan ske før de derover forfattede Beregninger, der gennem Kommissarius skulle indsendes til Trafikministeriet, ere befundne rigtige.

13. Tilbagebetaling af Hartkornsskat.

Da der i Almindelighed hengaar lang Tid, inden disse Hartkornsberegninger kunne udfærdiges, undertiden flere Aar, maa Grundejerne udrede Afgift af den aftraadte Jords Hartkorn, indtil Ordre om at føre det til Afgang tilstilles vedkommende Amtstuer og andre kommunale Myndigheder; det er derfor i sin Orden, at der finder Tilbagebetaling Sted af de af dette Hartkorn betalte Afgifter fra den Dag at regne, da Grundstykkerne bleve stillede til Entreprenørernes Raadighed; dette sker i Almindelighed uopfordret for Stats- og Amtsskatternes Vedkommende fra Amtstuernes Side. Det er Kom-

munalbestyrelsernes Pligt at foranledige en lignende Tilbagebetaling af de Hartkornsbidrag, der af det afgaaede Hartkorn er betalt til Kommunen, men mangelen Kommunalbestyrelse ved ikke dette; og selv om den synes, at det var rimeligt, tror den ikke, at det kan gaa an, men at det er ulovligt, og tilbageviser Grundejeren, som kunde gøre Fordring derpaa; men vedkommende private tænke heller ikke altid paa, at de kunne faa denne Del af den erlagte Hartkornsskat tilbagebetalt, hvilket der imidlertid intet er til Hinder for.

For ikke at forsømme noget, maa den private Grundejer, som kan gøre Fordring paa Tilbagebetaling af noget af den her omhandlede Afgift, indgive en skriftlig Begæring herom til Kommunalbestyrelsen og bede om skriftligt Svar; bliver dette afslaaende, indgives en Besværing herover til Amtet, hvor næst Sagen let vil gaa i Orden.

14. Fremtidig Frihed for Afgift af Jernbanens Grund og Bygninger.

Den til Jernbaneanlægget anvendte Grund fritages (L. 10. Marts 1861 § 9), saalænge den afbenyttes til dette Øjemed, for alle paa samme hvilende kongelige Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa denne Grund opførte, til Jernbanen henhørende Bygninger, saa vel i Stæderne som paa Landet, indtil videre fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter.

15. Fastsættelse af samt Udbetaling af Godtgørelserne. F. 5. Marts 1845 §§ 15 og 17.

Landinspektøren forfatter efter forudgaaet speciel Opmaaling af samtlige indtagne eller beskadigede Arealer detailleret Beregning om den Godtgørelse, der tilkommer enhver Grundejer efter de afholdte Forretninger. Disse Beregninger, i hvilke de skadelidte blive at opføre ved Navn byvis, og Godtgørelsen at henføre under de forskellige ovenfor omhandlede Poster, tilstilles Kommisarius, som forelægger Erstatningskommissionen samme, og naar denne intet finder at erindre ved Beregningerne, meddeler han snarest mulig samtlige vedkommende Underretning om den dem tilkommende Godtgørelse, og paaser derhos, at Beløbene, samt, for saa vidt de for bestandig afgivne Jorder vedkommer, 4 Procent Rente af de respektive Summer, fra den Dag at regne, Grundstykkerne stilledes til Entreprenørernes Raadighed, udbetales de paagældende senest inden 4 Ugers Forløb. De, som skulle have Pengene udbetalte, tilsiges da til at give Møde paa et for dem nogenlunde bekvemt Sted efter et passende Varsel. Det er dog ikke ualmindeligt, at der gives dem Forskud, naar de herom indgive skriftlig Begæring til Entreprenørerne eller deres Befuldmægtigede. Ved Udbetaling af Godtgørelsen er der Forskel paa, om Brugerne af Grundstykkerne ere Ejere eller Arvefæstere med

Ret til at sælge og pantsætte, eller om de ere Forpagtere eller Fæstere. I førstnævnte Tilfælde faa de, for saa vidt Prioritetshaverne ikke maatte nedlægge Protest herimod, udbetalt samtlige Godtgørelser, men (§ 17) hvor Grundstykker, der ere bortforpagtede, indtages til Jernbane-anlæg, bliver det, efterat den Erstatning er ansat, der, efter de i det foregaaende foreskrevne Regler, kan tilkomme Ejeren, endvidere ved Taksation at bestemme, hvilken Del af bemeldte Erstatning der bør tilstaaes Forpagteren med Hensyn til det Tab, han som Følge af Jordens Aftrædelse lider i sin Bedrift. Denne sidste Sum bliver derefter af Ejeren at godtgøre Forpagteren i dennes Afgifter. Ere de indtagne Jorder derimod bortfæstede, ville Ejerne have, ved Likvidation af de aarlige Fæsteafgifter, at godtgøre Fæsteren 4 Procent pro anno af den oppebaarne Erstatningssum. — For saa vidt deslige Godtgørelser (§ 15) tilfalde Lens-, Stamhus- og Fidejkommisbesiddere eller med Jorder beneficerede Embedsmænd, har Kommissarius derom at gøre Indberetning til Indenrigsministeriet, som har at tage Bestemmelse om, hvorledes der med de paagældende Summer bliver at forholde.

**16. Indretning, Vedligeholdelse og Istandsættelse af Overkørsler, Stenkister, Broer m. v.
F. 5. Marts 1845 § 19.**

Entreprenørerne ere forpligtede til at indrette og vedligeholde alle Anlæg, som ere fornødne til

at tilvejebringe og sikre Kommunikationen paa de af Banen overskaarne Landeveje, saa vel som Overkørsler, Indhegninger, Opkørselssteder paa Grundstykker, Vandledninger og Stenkister, for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker. I alle disse Henseender skulle, i Mangel af mindelig Overenskomst, de Bestemmelser uvægerlig følges, som afgives af en Kommission, bestaaende af Kommissarius, den lokale Politiovrighed og en af Trafikministeriet efter Amtsraadets Forslag udnævnt, i Landvæsenet kyndig Mand.

Denne § paalægger Koncessionshaverne betydelige Forpligtelser, hvorfor saa vel de offentlige Myndigheder, der have at gøre med Vejvæsenet, som de private maa være meget aarvaagne for at paase saa vidt muligt, at alt bliver medtaget i Overenskomsten, da Jernbanebestyrelsen senere vil gøre, hvad den kan, for at undgaa visse Byrder, som den ikke straks har paataget sig; og det kan der i og for sig ikke siges noget til.

17. Ved Overkørslers eller igen istandsatte Vejstykkers Aflevering til de kommunale Myndigheder bør det nøje paases, at alle de Forpligtelser, vedkommende Entreprenør eller Koncessionshaver har paataget sig, virkelig ere opfyldte. De delegerede, som ere udnævnte til paa det offentliges Vegne at modtage det, som nu skal afleveres, maa have en nøjagtig Afskrift af de vedtagne Betingelser og maa have sat sig godt ind heri, før de begive sig til Afleveringsforretningen, der helst burde foregaa

Foraar eller Efteraar, da det paa disse Aarstider bedre end om Sommeren kan ses, om der endnu er Mangler, som kunne ønskes afhjulpne.

18. Forbedringer og Forandringer ved Jernbaneoverkørsler.

Overkørslen paa Skive-Glyngøre Landevej ved Vogterhuset Nr. 3 paa Skive-Glyngøre Jernbanelinie fører ikke lodret paa Banesporet, men løber i en meget skraa Retning over dette, hvorfor flere Beboere i Dølby Sogn ansaa det baade for ønskeligt og nødvendigt, at der anbragtes Tvangsskinner ved den omhandlede Overkørsel, i hvilken Anledning de indgave en Begæring til Viborg Amtsraad om at hjælpe dem til, at dette deres Ønske kunde blive opfyldt. I Henhold hertil vedtog Amtsraadet den 30. Aug. 1887 at sende Sagen til Statsbanernes Generaldirektorat med Anmodning om, at der maatte blive taget Hensyn til Andragendet. Amtsraadet udtalte i sin medfulgte Skr., at »man ansaa det for en berettiget Fordring, at Overkørsler over Jernbanelinier indrettes og vedligeholdes saaledes, at de kunne befares uden væsentlige Ulemper«.

Generaldirektoratet for Statsbanerne har under 2. Marts 1888 bl. a. tilskrevet Vejle Amt angaaende en af Halling-Torsted Sogneraad ønsket Forbedring af Overkørselsforholdene ved Halling By, »at Statsbanerne ikke se sig i Stand til at foretage For-

andringer i den af Ekspropriations- og Besigtelseskommissionen truffne Ordning, med mindre der foreligger Nødvendighed for en saadan Forandring, og at man uden for ganske særlige Tilfælde maa fordre Nødvendigheden konstateret ved et Tilbud fra den paagældende Egns Side om at deltage i de ofte meget betydelige Omkostninger ved en Forandrings Iværksættelse.

Da Sogneraadet nu har gjort Tilbud om af Kommunekassen at ville udrede Omkostningerne ved Erhvervelsen af 1½ Skp. Land til et Vogterhus ved bemeldte Overkørsel, skal jeg (Generaldirektøren), saa snart dette Tilbud foreligger i endelig og bindende Form, gøre Indstilling til Indenrigsministeriet om Bevilling af Midler til Husets Opførelse, der da eventuelt vil kunne begyndes i April Maaned, ligesom Udstykning af det paagældende Areal vil blive foretaget ved Statsbanernes Foranstaltning, mod at Sogneraadet refunderer Omkostningerne derved.«

19. Stier, som skæres af Jernbaner. Naar en Jernbane overskærer en offentlig Gangsti, maa Kommunalbestyrelsen paatale, at Selskabet drager Omsorg for, at der indrettes passende Overgangsteder over Banen, hvorved den afbrudte Forbindelse kan tilvejebringes paa den hensigtsmæssigste og mest betryggende Maade.

Jernbaneselskabet kan under visse Omstændigheder være berettiget til at tilbagekalde en given Tilladelse til Færdsel

over Jernbanesporet. (Landsoverrettsdom af 8. Juli 1889).

Efter Andragende fra flere havde Driftsbestyrelsen for det lolland-falsterske Jernbaneselskab i 1877 tilladt Andragerne at anlægge og indrette en Gangsti med Overgang over Jernbanens Grund Nord for Nykjøbing Banegaard. I 1885, da Gjedserbanen skulde anlægges, kom Selskabets Styrelse til det Resultat, at Stien ikke burde være der; der blev nedlagt Indsigelse herimod, hvorfor Sagen blev gjort til Genstand for fornyet Forhandling ved Ekspropriationskommissionen, og i et den 6. Maj 1886 afholdt Møde vedtog Kommissionen at udtale, »at den fremdeles maatte holde for, at den omhandlede Niveau passage over Banegaarden under de forandrede Forhold var utilstedelig«; Kommissionen tilføjede, »at, for saa vidt der imidlertid maatte bestaa en Ret til Passage over Banegaarden paa det paagældende Sted — hvilket Spørgsmaal ikke henhørte under Kommissionens Afgørelse — vilde Forbindelsen imellem vedkommende Punkter paa begge Sider af Banegaarden være at tilvejebringe ved en Gangbro over Banen eller paa anden hensigtsmæssig Maade.«

Under den derefter af Byraadet i Nykjøbing paa Falster tilligemed nogle Grundejere mod Jernbaneselskabet anlagte Sag paastodes Selskabet tilpligtet under en daglig Mulkt af 20 Kr. inden en passende Frist, af ikke over 3 Maaneder, at anlægge og derefter paa egen Bekostning at vedligeholde

til Afbenyttelse for Fodgængere til og fra Søvejen
 en 2½ Alen bred Gangbro over Stationsbygningens
 Grund i Nykjøbing paa Falster mellem to paa et
 under Sagen fremlagt Kort nærmere betegnede
 Punkter. Det bemærkedes, at Grunden til, at den
 omhandlede Passage ikke, forinden Nedlæggelsen
 af Overgangen over Jernbanens Terræn fandt Sted,
 har været optaget paa noget Regulativ over Byens
 offentlige Gangstier, har været den, at et saadant
 Regulativ da ikke tidligere havde været affattet;
 derhos vilde Byraadet gøre gældende, »at Selskabet
 ved at tillade, at den omhandlede Passage aabnedes
 over Stationspladsen som en offentlig Gangsti, uden
 at forbeholde sig Ret til atter at ophæve denne
 Tilladelse, formentlig havde paataget sig en ube-
 tinget Forpligtelse til at taale, at den omhandlede
 Overgang fandt Sted. Da nu denne Overgang til-
 med paa Foranledning af Selskabet selv er bleven
 nedlagt, maa Selskabet formentlig i Henhold til
 Ekspropriationskommissionens Afgørelse i Mødet
 den 6. Maj 1886 være pligtigt at anlægge og ved-
 ligeholde en ny Passage, saaledes som i Paa-
 standen angivet«. Disse Betragtninger fandt Retten
 dog ikke at kunne give Medhold. Efter Indholdet
 af den givne Tilladelse og efter dens hele Karakter
 som en velvillig Indrømmelse overfor et fremkommet
 Ønske mangler der Føje til at antage, at Jern-
 baneselskabet ved samme havde paataget sig en
 Forpligtelse til ubetinget at taale, at den omhand-
 lede Passage fandt Sted over Jernbanens Terræn,

uden at den Omstændighed, at Overgangen i den ovenfor nævnte Skrivelse af 28. Juni 1877 var betegnet som offentlig, deri kan gøre nogen Forandring. Meget mere findes Tilladelsen at maatte opfattes som Indrømmelse af, »at Overgangen over Banens Terræn kunde finde Sted, saalænge som dette efter Forholdene paa Stationen kunde ske paa den i Skrivelsen fra Driftsbestyrelsen af 28. Juni 1877 angivne bestemte Maade, saaledes at, saafremt Forholdene paa Stationen maatte nødvendiggøre, at Overgang over Stationen paa den angivne Maade ikke længere fandt Sted, maatte Passagen kunne nedlægges, uden at Selskabet herved blev forpligtet til paa egen Bekostning at anlægge og vedligeholde en hel ny Passage over Stationspladsen«. Da det nu maa anses givet, at den i 1885 stedfundne Nedlæggelse af den ommeldte Passage skyldtes — ikke en vilkaarlig Tilbagekaldelse af Tilladelsen fra Selskabets Side — men Ekspropriationskommissionens Afgørelse af, at Nedlæggelsen paa Grund af de forandrede Forhold paa Stationen var en Nødvendighed, saa findes der at maatte gives Selskabet Medhold i, at dette ikke kan være pligtigt til paa egen Bekostning at anlægge og vedligeholde en ny Passage, som paastaaet, og Selskabet findes derfor at maatte frifindes. Denne Døm blev stadfæstet af Højesteret ved Dom af 29. Januar 1891, og det blev paalagt Citanterne at godtgøre Jernbaneselskabet Sagens Omkostninger for Højesteret med 300 Kr.

20. Forstyrrelser i Grøfteløb o. desl., som ere en Følge af Jernbaneanlæg, ere Jernbaneselskaberne (Landsoverrettsdom 2. Maj 1892) pligtige at bringe i Orden og holde i Orden.

Ved det i Aaret 1870 paabegyndte Anlæg af et Forbindelsesspor mellem Statsbanernes Station i Frederikshavn og Havnen sammesteds, blev dette ført over den i Købstaden værende offentlige Vej eller Gade »Rimmensvejen«, som strækker sig fra Vest til Øst med Fald mod Havet, i hvilken Anledning der i Henhold til et for vedkommende Linjebesigtigelses- og Ekspropriationskommission fremlagt Projekt med tilhørende Planer og Profiler blev anlagt en offentlig Niveauoverkørsel over Banen, som ifølge vedkommende Protokols Udvisende i Aaret 1872 blev godkendt af den ved Frd. 5. Marts 1845 § 19 anordnede Kommission. Om Ordningen af Afløbet fra de til Vejens vestlige Del hørende Grøfter, som ved Baneanlægget bleve afskaarne fra Forbindelse med Havet, ses der ikke af Ekspropriationskommissionen at være truffet nogen Afgørelse, lige saa lidt som nogen Oplysning i saa Henseende har kunnet erholdes ved Hjælp af de til Grund for Niveauoverkørselens Anlæg liggende Planer, som ikke have kunnet fremskaffes. Det er derimod uomtvistet, at Sagen faktisk blev ordnet paa den Maade, at Vejens Grøfter, i Stedet for t. Eks. at afledes gennem Banelegemet, sattes i Forbindelse med Havnesporets vestre Grøft, og at denne Ordning, som ifølge det oplyste maa formodes stem-

mende med den Ekspropriationskommissionen forelagte Vejplan, senere har staaet uforandret. Efter at imidlertid Statsbanernes Bestyrelse i Aaret 1884 fra Købstadens Sundhedskommission havde modtaget Opfordring til at forsyne Havnebanens Grøfter med haard Bund, og de i den Anledning med Købstadens Byraad plejede Forhandlinger om en Omordning af de paagældende Afløbsforhold vare bristede, har Generaldirektoratet for de danske Statsbaner under Henvisning til de ved Anlægget stedfindende Forhold, hvorefter Rimmensvejens Grøfter paa Grund af den daværende sparsomme Bebyggelse maa antages kun i meget ringe Grad at have tjent til Afløb for Spildevand, vægret sig ved at anerkende nogen Forpligtelse til i Havnebanens Grøfter at modtage andet Afløb fra den nævnte Vej end Overfladevand. Frederikshavns Byraad har i den Anledning under en mod Generaldirektoratet for Statsbanerne anlagt Sag paastaaet dette kendt pligtigt til uden Bekostning for Byraadet at skaffe Afløb for Rendestensvand (saavel Overflade- som Kloakvand) fra den nævnte ved Havnesporet af-skaarne vestlige Del af Rimmensvejen.

I Mangel af anden Oplysning maa der gaaes ud fra, at den i Anledning af Baneanlægget faktisk trufne Ordning af Vejens fremtidige Afløbsforhold, selv om den ikke har været Resultat af en egentlig Overenskomst mellem Kommunen og Statsbanerne, i ethvert Fald skyldes en Erkendelse af den disse i Egenskab af Anlægsentreprenører ifølge Ekspro-

priationslovgivningen paahvilende Forpligtelse til at tilvejebringe en tilfredsstillende Ordning af de ved Anlægget afbrudte Vejgrøfter. Men under disse Omstændigheder maa det anses som sn Selvfølge, at Statsbanerne, som intet have oplyst om, at der i Anledning af denne Ordning fra deres Side blev taget noget Forbehold med Hensyn til Mængden eller Beskaffenheden af det Vand, som fra Vejen maatte gives Afløb i Havnegrøften, ikke, uden paa egen Bekostning at tilvejebringe anden betryggende Ordning, kunne anses beføjede til ensidigt at forandre dette Forhold, fordi Ulemperne for Banerne paa Grund af den med den tiltagende Bebyggelse følgende Forøgelse af urent Tilløb for Vejgrøfterne har oversteget, hvad der muligt paa Anlæggets Tid er forudsat.

Idet Statsbanerne som Følge heraf maa anses pligtige til enten vedblivende at taale det hidtil stedfundne Afløb fra Rimmensvejens Grøfter eller Rendestenene af saavel Overfladevand som Kloakvand til Havnebanens Grøfter eller til paa anden Maade uden Bekostning for Byraadet at tilvejebringe saadant Afløb, vil Byraadets Paastand med den angivne Modifikation blive at tage til Følge.

21. Naar en Jernbanelinie overskærer en til et Udflyttersted førende privat Vej saaledes, at Jernbanen kommer til at ligge mellem Boligen og den nærmeste offentlige Vej, saa vil det være en betydelig Ulempe at skulle passere Banelinien hver

Gang Beboerne skulle fra og til Hjemmet, Vinter saa vel som Sommer, og det er derfor Entreprenørernes Pligt at gøre denne Ulempe saa lidt følelig som mulig ved at gøre Overgangspunktet saa bekvemt som muligt; hvor der er foretaget betydelige Udgravninger eller Opfyldninger paa saadanne Steder, vil den forhenværende Vej blive aldeles forandret, ja der kunde vel endogsaa være Tale om, at Selskabet skulde bygge en Bro over en Udgravning for at gøre Adgangsvejen ligesaa bekvem som forhen eller betale Lodsejeren en større Sum i Erstatning for at overlade til ham selv at indrette sig en anden Færdselslinie.

Med Hensyn til offentlige Vejes og Vandløbs Overskæring, vil der ogsaa kunne være Tale om at bygge Broer, ved hvilke den almindelige Landevejs-Forbindelse kan vedligeholdes, eller ad hvilke Jernbanen kan føres saa vel over Vandløb som over lavere liggende almindelige Færdselsveje.

Der bør ogsaa ved Fastsættelsen af Erstatning for Ulemper tages noget Hensyn til den eventuelt forøgede Snekastningsbyrde, der for Udflyttere kan blive paa deres egen private Vej i Anledning af dennes Forandring som Følge af Jernbane-anlægget.

22. At sikre Kommunikationen paa de af Banen overskaarne Landeveje er en af de Forpligtelser, der ifølge § 19 paahviler Entreprenørerne; men i hvor høj Grad en Jernbanes Anlæg og Drift kan gøre Kommunikationen usikker, kan først Erfaringen

vise, og det burde derfor (det synes, at det bør) paahvile de forpligtede at træffe Foranstaltninger til Sikring af Færdselen i Banens Nærhed, naar det viser sig, at saadan Sikring kan opnaas ved visse paapegede Midler eller Anvendelsen af visse Forholdsregler, selv om det ikke er paataalt, da Ekspropriation og Taksation af afgivne Arealer m. v. fandt Sted.

Man tør ikke sige, at Jernbaneselskabet viser sig aldeles uvilligt til at gøre noget for at sikre Færdselen ved Overskæringer af Veje. Saaledes har Indenrigsministeriet under 28. Januar 1888 bifaldet, at Statskassen udreder de Udgifter, som to Kommuner i Vejle Amt havde haft for at anbringe Sikkerhedsrækværker langs nogle Biveje ved en Jernbane paa Steder, hvor Statsbanerne havde foretaget en Udgravning i Anledning af Sneskærmes Anbringelse; derimod vilde Statsbanerne ikke have noget at gøre med disse Rækværkers fremtidige Vedligeholdelse; og den Side 30 anførte Skr. af 2. Marts s. A. viser, at Staten helst vil være fri og formener ogsaa at være fri for at afhjælpe saadant uden i ganske særlige Tilfælde (hvilke nævne ikke), og saa vil Staten dertil have Sikkerhed for, at den private, som har stillet Forslag til Iværksættelsen af en Sikkerhedsforanstaltning, selv skal forpligte sig til at tage en ikke ringe Del i Byrden herved.

Angaaende Veje, som skære Jernbanelinien, og som hidtil have været private,

hedder det i Cirk. Nr. 69 af 22. Maj 1894 fra Min. for de offentlige Arbejder:

»Da der er fremkommet Tilfælde, hvor en over en Jernbanelinie førende Vej er bleven optagen paa Fortegnelsen over vedkommende Kommunes ikke private Veje i Tiden efter Banens Anlæg, uden at den paa Vejen oprindelig anbragte private Overkørsel over Banen samtidig ved Overenskomst med vedkommende Banebestyrelse er søgt forandret til offentlig, hvorved der i forskellige Retninger er opstaaet Ulemper for Færdselen paa Vejen, finder Ministeriet Anledning til at henlede D'Hrr. Amtmænds Opmærksomhed paa det ønskelige i, at det fremtidig, naar en privat Vej, der skærer en Jernbanelinie, ved den femaarige Revision af Bivejsfortegnelserne eller i øvrigt i Overensstemmelse med Vejlovgivningen maatte blive overtaget af det offentlige, af vedkommende kommunale Myndigheder paases, at saadan Forandring ikke træder i Kraft, forinden der ved Forhandling med Banebestyrelsen er truffen en Ordning om Vilkaarene for Overkørselens samtidige Forandring fra privat til offentlig, da Banen uden Overenskomst i saa Henseende ikke kan anses pligtig til at overtage Bevogtningen af Leddene ved Overkørselen.«

Hvor utilbøjelig Statsbanedriften er til at træffe Sikkerhedsforanstaltninger ved Jernbanebroer, naar saadant ikke har været vedtaget straks ved Anlægget, viser følgende:

1) Nogle Beboere af Frederiksborg Amt havde

ved Amtsraadets Møde 31. Maj 1890 fremlagt et Andragende, hvori de anholdt om, at der maatte blive truffet Foranstaltninger til Afværgelse af Fare ved Færdselen over Viadukten over Jernbanen ved Hillerød-Rudegaards Landevej. Amtsraadet var jo den Myndighed, der i sin Tid paa Amtsvejvæsenets Vegne havde forhandlet med Kommissionerne, hvorfor de private ikke havde andre at holde sig til. Amtsraadet forlangte da, at Statsbanerne skulde lade træffe de ønskede Foranstaltninger; i Mødet den 17. Sept. s. A. fremlagdes en Skr. fra Generaldirektoratet for Statsbanerne af 28. Juli s. A., hvori meddeltes, »at Statsbanedriften ikke vil kunne deltage i de Udgifter, som ville være forbundne med dertil sigtende Foranstaltningers Gennemførelse«. Amtsraadet besluttede da at tage under Overvejelse, hvor vidt Udgiften til Anbringelsen og Vedligeholdelsen af Skærme langs Siderne af Viadukten kunde afholdes af Amtsfonden; men da det efter indhentede Oplysninger om Udgiften ved saadanne Skærmes Anbringelse fremgik, at Bekostningen vilde andrage c. 1300 Kr., besluttede Amtsraadet i Mødet den 31. Jan. 1891 foreløbig at stille Sagen i Bero. — En i samme Møde vedtagen Beslutning om at henvende sig til Statsbanernes Bestyrelse med et Andragende om Anbringelse af en Brovagt ved Viadukten over Jernbanen paa Hillerød-Kjøbenhavns Vejen, har saa vidt vides endnu ikke givet noget Resultat.

2) Holbæk Amtsråd har ogsaa i sin Tid gjort Forsøg paa at faa anbragt et Signal Øst for Holbæk Station. Ministeriets afvisende Svar af 17. April 1890 lyder saaledes:

»I Skrivelse af 20. Maj 1888 til Generaldirektøren for Statsbanedriften har Hr. Amtmanden, som af Dem under 22. Maj f. A. hertil indberettet, paa Holbæk Amtsråds Vegne fremsat Begæring om, at der paa en Viadukt for Banen over Holbæk-Ringsted Landevej Øst for Holbæk Station anbringes og betjenes et Signal, der kan avertere de vejfarende om kommende Tog.

I Anledning af denne Sag, der af bemeldte Generaldirektør er forelagt Ministeriet, skulde man til behagelig Efterretning og videre Bekendtgørelse tjenstligst meddele Følgende:

Ved Besigtigelses- og Ekspropriationsforretningen i Anledning af Nordvestbanens Anlæg blev at Vejvæsenet, der havde overtaget den omhandlede over Viadukten førte Vej til fremtidig Vedligeholdelse, henstillet til Kommissionen, om der ikke burde anbringes og betjenes et Signal, som det af Amtsrådet nu ønskede. Det udsattes imidlertid at tage Bestemmelse desangaaende, da den daværende administrerende Direktør for Jernbanen tilsagde at ville lade Pibesignal fra Lokomotiverne avertere de Vejfarende om Togs Nærmelse. Efterat denne Ordning var truffen, frafaldtes Fordringen om Anbringelse og Betjening af fast Signal. Omtrent 2½ Aar efter, nemlig i April 1878, blev der, efter

hvad Generaldirektøren har oplyst, af Amtet rettet Anmodning til Jernbanebestyrelsen om af Hensyn til det i Nærheden af Viadukten beliggende Sygehus at modificere de givne Bestemmelser for Pibesignalet, saaledes at dette ikke gaves i umiddelbar Nærhed af Sygehuset, hvilken Anmodning straks blev efterkommet, og saaledes har Sagen henstaaet indtil den forommeldte seneste Henvendelse fra Deres Side angaaende denne Sag, der derefter er gjort til Genstand for nærmere Overvejelse i Forbindelse med flere andre lignende Sager angaaende Ulemper for Vognfærdselen over Baneviadukter.

Ministeriet er herved kommet til det Resultat, at ligesom det i Almindelighed maa være paagældende Vejvæsens Sag at træffe saadanne særlige Foranstaltninger, der kunne betrygge vejfarendes Sikkerhed ved Færdselen over Baneviadukter — i hvilken Henseende Anbringelse af Skærme paa begge Sider af Viadukten antages at ville afgive baade den billigste og den bedste Sikring —, saaledes finder man i det foreliggende Tilfælde saa meget mindre Betænkelighed ved at henvise Amtsraadet hertil, som Spørgsmaalet for den heromhandlede Viadukts Vedkommende alt blev rejst og afgjort under Baneanlægget, og Ønsket om den nu attraaede Afvigelse fra den den Gang indførte, for Færdselen formentlig iøvrigt betryggende Ordning, skyldes Hensynet til andre Amtsraadet underlagte Interesser.«

Ministeriets Skrivelse gav Anledning til en

længere Forhandling i det Amsraadsmøde, i hvilket den blev oplæst, og fra enkelte Sider udtaltes Ønsket om en fornyet Henvendelse til Ministeriet; men Amsraadet endte med at tiltræde den Anskuelse, at videre Forsøg vilde være haabløse, i alt Fald indtil en større Ulykke maatte indtræffe.

23. Senere anlagte Jernbane-Overkørsler ved offentlige Veje. Hjørring Amsraads Formand meddelte Raadet 28. Nov. 1889, at han efter indhentede Erklæringer fra Amsvejsinspektøren og Politimesteren i Horns Herred havde givet en Ingeniør Tilladelse til at føre et Ballastspor over Vejene mellem Frederikshavn og Skagen og Frederikshavn og Hjørring paa følgende Betingelser:

- 1) Der anbringes Kontraskinner over Vejbanen.
- 2) Mellem Skinnerne og mindst 1 Fod uden for disse brolægges med ekvarerede Sten, saaledes at Brolægningen afslutter viukelret paa Vejens Længderetning.
- 3) Skæringen ved Vejen maa ikke ske under mindre Vinkel end 45 Grader.
- 4) Anlægget og den fremtidige Vedligeholdelse bekostes af Anlægsentreprenøren; efter endt Afbenyttelse af Sporet sætter denne Vejen i fuldstændig Stand igen.
- 5) Under Gruskørselen afspærres Vejen med Kæder.
- 6) Ved Lægning og Optagelse af Sporet maa Færdselen kunne foregaa paa den ene Side, medens Arbejdet udføres paa den anden.

7) Der maa under Gruskørselen posteres en Mand ved Overkørslerne, som i betimelig Tid afspærrer Vejen med Kæder, medens Toget passerer.

24. Vedligeholdelsen af Adgangsveje til og Holdepladser ved Jernbanestationer. Der havde i en Aarrække hersket Tvist mellem de højeste og de underordnede Myndigheder om, hvem det paahvilede at vedligeholde de til Jernbanestationer førende Adgangsveje, der i de fleste Tilfælde udgik fra en offentlig Vej, men vare anlagte af Jernbaneselskabet paa en af dette eksproprieret Grund. Man maa indrømme, at de bleve byggede saaledes, at de ikke trængte til nogen nævneværdig Vedligeholdelse i de første 20 Aar; men ikke desto mindre have adskillige saavel Amtsraad som Byraad og Sogneraad vægret sig ved at optage saadanne Veje enten som Amtsveje eller som Sogneveje; det samme har været Tilfældet med Holdepladsen eller i det mindste en Del af den.

Jernbaneselskaberne, der vilde have Sagerne endelig afgjorte med det samme, henvendte sig, hvor Vejmyndighederne vægrede sig ved at modtage de nævnte Veje og Pladser, til Ministeriet, og dette har fra Begyndelsen udtalt den Anskuelse, at disse Veje maatte betragtes som offentlige, og at deres Vedligeholdelse maatte paahvile det offentlige. Nogle Amtsraad lode sig overtale til at tro, at dette var fuldstændig uomstødeligt, uagtet disse Veje vare tilblevne som rent private Foretagender — selv om Staten

havde ledet nogle af dem — og saaledes gik det til, at Ribe Amtskommune overtog Adgangsvejen til Varde Jernbanestation til fremtidig Vedligeholdelse. I Skr. af 13. April 1885 havde Amtmanden over Viborg Amt indberettet til Indenrigsmin., at Spørgsmaalet om den fremtidige Vedligeholdelse af Adgangsvejen til Varde Station samt af en Del af Holdepladsen foran Stationen havde været forelagt saa vel Varde Byraad som Ribe Amtsråd, men at begge disse Myndigheder havde vægret sig ved at overtage samme. — I Skr. af 8. Maj s. A. maatte Ministeriet fremdeles fastholde, at Stationsadgangsvejene efter deres Natur maa betragtes som offentlige Færdselsveje, samt at deres Vedligeholdelse maa paahvile de vedkommende Kommuner. Da den ovennævnte Adgangsvej udgaar fra Ribe-Varde Landevej, bør den rettest overtages af Amtsrådet til fremtidig Vedligeholdelse som en Del af den tilstødende Landevej, og man skulde derfor tjenstlig anmode Dem om behagelig paa ny at ville forelægge Raadet Spørgsmaalet om Optagelsen af den paagældende Adgangsvej med tilhørende Del af Holdepladsen paa Fortegnelsen over Landeveje og Landevejsgader i Ribe Amtsrådsreds, idet man skal tilføje, at man, da Raadet ifølge Deres Indberetning af 18. April, er indgaaet paa, at Adgangsvejene til Bramminge, Guldager og Holsted Stationer overtoges af Amtet til fremtidig Vedligeholdelse, saa meget mere forventer, at det ligeledes vil være villigt til at

samtykke i Overtagelsen af den her omhandlede Vej med Tilbehør.

Om hvad efter foretages, forventer man at modtage nærmere Indberetning.«

I Henhold hertil var Amdtsraadet godmodigt nok til at vedtage, at det vilde overtage den her omhandlede Adgangsvej samt en Del af Holdepladsen foran Stationen efter nærmere Forhandling med Jernbanebestyrelsen.

Efterhaanden blev der flere Jernbaner og flere Stationer, og Spørgsmaalet fik derfor bestandig mere almindelig Interesse; Amdtsraads-, Byraads- og Sogneraadsmedlemmer tænkte mere og mere over Forholdet, og det blev dem stedse klarere, at de nævnte Pladser og Veje ikke kunde være offentlige; men det nyttede jo ikke, da Ministeriet vedblev at hævde sin i den foran i Skr. af 8. Maj 1885 udtalte Anskuelse; flere Sogneraad vare imidlertid vedblivende utilbøjelige til at vedtage en af Statsbanernes Direktorat fremsat Anmodning om at optage nogle Adgangsveje som offentlige Biveje i Kommunen, og Amdtsraadet vilde ikke tvinge dem til at gøre det.

I Henhold til Vejloven af 21. Juni 1867 § 15, som tillægger Indenrigsministeriet den øverste Afgørelse af alle Klager over kommunale Myndigheder angaaende Vejvæsenet, har samme ved Hof- og Stadsretten som vedtaget Værneting anlagt Sag mod Aarhus Amdtsraad, hvilket Ministeriet paastod tilpligtet under en passende Dagsmulkt at paa-

lægge de nævnte Sogneraad at optage paa Fortegnelsen over Kommunens offentlige Biveje til fremtidig Vedligeholdelse af Kommunen de nævnte til nogle Stationer førende Adgangsveje med tilhørende Holdepladser ved Stationerne.

Amtsraadet paastod sig frifundet, idet det anførte, at de omhandlede Adgangsveje med tilhørende Holdepladser maatte betragtes som private Arealer og som Tilbehør til Jernbanen, og har i saa Henseende anbragt, at der, da Vejene anlagdes, ikke skete nogen Henvendelse til Amtsrådet eller Sogneraadet, hvorimod Vejene anlagdes af de samme Entreprenører, som havde selve Jernbaneanlægene i Entreprise, og at der først i 1882 og først efter at Aarhus—Ryomgaard Jernbanen, hvortil Lystrup Station hører, var overtagen af Staten, fremkom Begæring om Adgangsvejenes Optagelse paa Kommunernes Vejfortegnelser. Det har endvidere anbragt, at, da Staten har betalt de omprocederede ved Ekspropriation erhvervede Grunde ud af sin egen Kasse, maa Staten (Jernbanen) siges at eje Grundene, der ligge paa Jernbanens Terræn, og Jernbanen maatte derfor kunne afspærre de paa-gældende Veje og Arealer, der ikke kunne anses som offentlige. Da de omhandlede Veje m. m. efter Amtsrådets Formening maatte anses for private, ligesom det ogsaa maa siges om dem, at de ere til for Jernbanens egen Skyld og ene i Jernbanens Interesse, maatte det blive en nødvendig Følge heraf, at Ministeriet ikke kan paalægge Amtsrådet

at give vedkommende Sogneraad Paalæg om at optage Arealerne paa Fortegnelserne over de offentlige Biveje, lige saa lidt som det kan paalægges en Sognekommune at anlægge en ny Vej.

Indenrigsministeriet havde en hel Del at anføre til Retfærdiggørelse af sit Synspunkt; det vandt ogsaa i Maj 1887 Sagen med Nød og næppe, idet kun 3 af de 5 voterende Dommere vare for, at Ministeriet havde Ret, medens der af Minoriteten (to Medlemmer) afgaves et fra Majoritetens afvigende Votum, hvori denne erklærede sig uenig i ovenstaaende Doms Resultat og fandt ikke, at der kunde gives Indenrigsministeriet Medhold i dets Paastand paa, at Stationsvejene maatte betragtes som offentlige Færdselsveje, »fordi Adgangen til dem ikke kunde forbeholdes enkelte, eller fordi de ikke kunde afspærres eller nedlægges, saa at deres Vedligeholdelse derfor maatte paahvile vedkommende Kommuner.« Minoriteten hævder, »at der for Vej-Autoriteterne ingen Ret erhverves til at raade over Adgangsveje til Jernbanestationer, fordi Staten har kunnet paalægge Koncessionshaverne at anlægge dem, og end mindre til at raade over de tilstødende Holdepladser, som det da ogsaa ses af Ministeriets Skrivelse af 7. April 1884, at man oprindelig kun delvis har villet overlade til det offentlige Vejvæsen. Grunden, hvorpaa de omtalte Veje ere anlagte, er exproprieret til og tilhører Jernbanen — hvad der allerede i høj Grad taler for, at Vejen er privat, da en offentlig Vej aldrig lægges over en

privat Grund — og det beror paa Overenskomst mellem Staten og Jernbanebestyrelsen, om disse Veje kunne flyttes eller omlægges eller helt nedlægges, hvis Stationen flyttes eller nedlægges, uden at Vej-Autoriteterne kunne modsætte sig saadant, lige som ogsaa Jernbanebestyrelsen maa kunne forbyde den Færdsel, som ikke staar i Forbindelse med Stationernes Benyttelse, t. Eks. forbyde de til Vejen stødende Grundejere at have Udgang eller Udkørsel til Vejen. Jernbanebestyrelsen kan ikke have større Ret end enhver privat Mand, der opretter et offentligt Etablissement og anlægger en Adgangsvej til samme, der naturligvis skal kunne benyttes af alle, som ville til Etablissementet, men saadanne Veje have kun Interesse for Etablissementet og saa længe dette bestaar, men ikke som offentlige Færdselsveje. Men selv om Ministeriets Paastand om, at disse maa betragtes som offentlige Færdselsveje, var begrundet, findes dets her under Sagen nedlagte Paastand ikke at kunne tages til Følge. Ved Loven af 21. Juni 1867 blev det fastsat, hvilke Veje der skulde være Hovedlandeveje og hvilke offentlige Biveje, og over disse skulde der affattes Fortegnelser, som hvert 5te Aar skulde revideres. Men ved denne Revision kan vel Veje nedlægges og nye optages efter Sogneraadets Begæring, men det kan ikke paalægges Sogneraadet imod dets Villie paa Fortegnelsen at optage nye Veje (se ogsaa Borups Landboret), og den Omstændighed,

at en ny anlagt Vej har bestaaet i nogle Aar, kan naturligvis ikke forandre Sagen, saa at Sogneraadet efter nogle Aars Forløb skulde kunne tvinges til at optage Vejen. Allerede af denne Grund og uden at det desaarsag bliver nødvendigt at undersøge, om det efter Loven af 21. Juni 1867 kan paalægges Sogneraadet mod dets Villie paa de i Henhold til Vejloven affattede Fortegnelser at optage nye Veje eller Veje, der vel have bestaaet i nogle Aar, men ere anlagte senere end Vejloven, vilde Amsraadets Paastand (efter de to Assessorers Mening) være at tage til Følge.»

Dette fik ingen Betydning den Gang, men i Præmisserne til Højesteretsdommen af 18. April 1888 hedder det: »De i den indankede Dom omhandlede Adgangsveje og Holdepladser, der i sin Tid efter iværksat Ekspropriation ere anlagte som Tilbehør til de paagældende Jernbaneanlæg, og som ingensinde have været og paa Grund af deres Bestemmelse heller ikke kunne være underkastede de kommunale Vejmyndigheders Raadighed, findes ikke at kunne henregnes til de i Lov om Bestyrelsen af Vejvæsenet m. m. af 21. Juni 1867 omhandlede »ikke private« Veje. Allerede som Følge heraf findes Indenrigsministeriet ikke i den nævnte Lovbestemmelse at have haft Hjemmel til at paalægge de vedkommende kommunale Myndigheder at optage de omhandlede Veje med tilhørende Holdepladser paa Fortegnelsen over Kommunernes offentlige Biveje til fremtidig Vedligeholdelse.« Da Dom-

stolene heller ikke — som af Kammeradvokaten gjort gældende — ved ovennævnte Lovs § 15 vare udelukkede fra at afgøre Spørgsmaalet, blev Amtsraadet af Højesteret frifunden for Indonrigsministeriets Tiltale.

Hermed skulde man have troet, at alt var i Orden, hvad disse Vejes fremtidige Karakter angik; hvor man ikke havde optaget dem paa Fortegnelserne hverken over Landeveje eller Biveje, var det ogsaa Tilfældet; men i nogle Amter havde man været mere medgørlige lige over for Ministeriet; saaledes havde Viborg Amtsraad paalagt nogle Sogneraad at optage lignende Veje paa Bivejsregulativet (jfr. foran S. 45 m. H. til Varde Jernbanestation), og i Maj 1888 vedtog Raadet at tilskrive Generaldirektoratet for Statsbanerne, at man efter det ved Højesteretsdom af 18. April s. A. statuerede Resultat forventede, at forskellige paa Bivejsregulativene optagne Adgangsveje til Jernbanestationer vilde blive overtagne til Vedligeholdelse af Statsbanerne. Under 31. August s. A. har Generaldirektoratet meddelt, at Sagen har været forelagt Indenrigsmin., der i Skr. af 24. Aug. har resolveret, »at da bemeldte Veje, som ovenfor anført, ere optagne paa Bivejsregulativene, og Retsgyldigheden af denne Optagelse ikke berøres af den ommeldte Højesteretsdom, maa Vejene i alle Henseender, altsaa ogsaa for saa vidt angaar Spørgsmaalet om deres Nedlæggelse som offentlige Veje, behandles efter de for saadanne Veje gældende

Regler, og Sognekommunerne maa derfor, indtil Vejene under Iagttagelse af Lovgivningens Forskrifter ere nedlagte som offentlige, fremdeles være pligtige til at vedligeholde dem«.

(En lignende Afvisning havde Roskilde Amtsraad faaet i Skr. af 14. Aug. s. A.)

Ministeriet søgte endnu at frigøre Statskassen for Udgift til disse Vejes Vedligeholdelse, i det mindste indtil den paabegyndte Regulativperiode var udløben, og vilde ikke erkende, at de vare nedlagte som offentlige Veje, fordi de fandtes paa Regulativet, uagtet dette kun var en Følge af højere Myndigheders Ordre, der (Højesteretsdom 9. Nov. 1891) hidrørte fra Ministeriets urigtige Opfattelse.

Viborg Amtsraad havde paa det Tidspunkt, da den her nævnte Skrivelse forelaa, allerede anlagt Sag mod Indenrigsmin. i Anledning af Vedligeholdelse af Adgangsvejene til Rødkjærsbro, Rindsholms og Ulstrup Stationer, hvilken Vedligeholdelse var overtaget af Amtsraadet ved Beslutning af 20. Maj 1884, i Henhold til Indenrigsmin. Resolution af 7. April s. A.

Den 8. Juni 1888 tilskrev Viborg Amtsraad Indenrigsmin., at disse Vejes Vedligeholdelse i Henhold til Højesteretsdommen af 18. April s. A. fremtidig maatte paahvile Statsbanerne, hvilken Opfattelse Min. ikke kunde tiltræde og udtalte i Skr. af 21. Juli s. A., at da de omhandlede Adgangsveje ifølge Amtets Skr. af 29. Maj 1884 ere

overtagne af Amtsrådet til fremtidig Vedligeholdelse som Landeveje, maa Min. hævde, at disse Veje maa være den gældende Lovgivnings Regler om saadanne Veje undergivne, uden at den faldne Højesteretsdom med Hensyn til dem kan faa nogen Betydning.«

Amtsrådet vilde nu se, hvad Domstolene vilde sige herom, og besluttede paa Mødet 30. Nov. 1888 at stille Sagen angaaende de paa Bivejsregulativerne optagne Adgangsveje i Bero, indtil Domsafgørelse forelaa. Ved Overrettens Dom den 14. April 1890 fik Amtsrådet Medhold, og det hedder bl. a. i Dommen, »at Indenrigsmin. i Loven af 21. Juni 1867 § 2 ikke har haft Hjemmel til med bindende Virkning at approbere en Ordning, hvorved Veje, om hvilke det paa Approbationstiden var rettelig givet, at de ikke kunde henregnes til »ikke-private« Veje i Lovgivningens Forstand, endelig optages paa Amtets Fortegnelse over Landeveje, naar blot en saadan Approbation hviler paa en Indstilling fra vedkommende Amtsråd, idet Forudsætningen for den Indenrigsmin. ved den nævnte Lovs § 2, 3. St., tillagte Bemyndigelse til at optage »andre Købstadsgader og Veje« paa Landevejsfortegnelserne formentlig maa være den, at disse forinden paa en definitiv og gyldig Maade ere blevne offentlige. En saadan Forudsætning kan efter de oplyste Omstændigheder med Hensyn til de omhandlede Veje (de ovenfor nævnte Adgangsveje

samt en Strækning fra Landevejen Hvorslev-Vinge mod Vest forbi Ulstrup Station til Bivejen ved Rønge) ikke anses at være sket Fyldest derved, at Viborg Amtsraad efter Modtagelse af en Skrivelse fra Indenrigsmin. af 7. April 1884 og efter gentagne Forhandlinger i Amtsraadet og med delegerede fra Jernbanebestyrelsen overtog Vejenes fortsatte Vedligeholdelse for Amtets Regning, indtil Højesteretsdom af 18. April 1888 havde afgjort, at Adgangsveje til Jernbanestationer ikke kunde henregnes til de i L. 21. Juni 1867 § 6 omtalte »ikke-private« Veje, ligesom Ministeriets Bemyndigelse heller ikke paa anden Maade var sket Fyldest. Der blev givet Dom for, at Viborg Amtsraads Fordring paa de omhandlede Vejes Udslettelse af Landevejenes Klasse vilde være at tage til Følge,« hvor imod Overretten ikke skønnede, at det vilde være nødvendigt at afgøre noget om den fremtidige Vedligeholdelse af de nævnte Veje.

Ministeriet indankede Sagen for Højesteret, der i sin den 9. Nov. 1891 afsagte Dom »ikke ansaa Amtsraadet bundet ved den af samme den 20. Maj 1884 tagne Beslutning om de omhandlede Arealers Overgang til Vedligeholdelse af Amtsraadet som Landeveje.

Den nævnte Beslutning er nemlig i Modsætning til Amtsraadets tidligere Nægtelse af at betragte saadanne Arealer som offentlige Veje alene fattet i Henhold til den af Indenrigsministeriet som øverste Vejautoritet under 7. April 1884 af-

givne Resolution, hvori Ministeriet med Bemærkning, at det maa anses utvivlsomt, at disse Arealers Vedligeholdelse maa paahvile de vedkommende Kommuner, stiller den Begæring til Amtsrådet, at samme vil give vedkommende Sognekommuner Paalæg om at optage de omhandlede Stationsadgangsveje tilligemed tilhørende Dele af Holdepladserne paa Bivejsfortegnelserne til fremtidig Vedligeholdelse; men under disse Omstændigheder findes denne Beslutning, efter som det som Følge af Højesterets Dom af 18. April 1888 er uomtvistet under nærværende Sag, at Ministeriets ovenanførte Opfattelse er urigtig, ikke at kunne være bindende for Amtsrådet. Det maa derfor billiges, at Amtsrådets Paastand om, at de ovennævnte Arealer udgaa af Landevejenes Klasse, ved Dommen er tagen til Følge. Processens Omkostninger for begge Retter findes Hovedcitanten — Indenrigsministeriet — efter Omstændighederne at burde tilsvare Kontracitanten — Viborg Amtsråd — med 300 Kr.

Arealer, som de heromhandlede Adgangsveje og Holdepladser, der i sin Tid efter iværksat Ekspropriation ere anlagte som Tilbehør til de paa-gældende Jernbaneanlæg, og som ingensinde have været og paa Grund af deres Bestemmelse heller ikke kunne være underkastede de kommunale Vejmyndigheders Raadighed, findes ikke at kunne henregnes til de i Lov om Bestyrelsen af Vejvæsenet

m. m. af 21. Juni 1867 omhandlede »ikke-private Veje«.

Det er altsaa baade saadanne Arealer, der ere overtagne til Vedligeholdelse som Landeveje, og saadanne, der ere overtagne til Vedligeholdelse blandt en Sognekommunes offentlige Biveje, der med Hensyn til den fremtidige Vedligdholdelse maa føres tilbage til den Myndighed, der har anlagt dem som et Tilbehør til Jernbanen.

25. Andre Adgangsveje til Jernbanestationer.

Jernbaneselskaberne havde i nogle Tilfælde det Held, at Jernbanerne overskare offentlige Veje paa saadanne Steder, at det her kunde være bekvemt for Trafikken og billigst for Selskaberne at opføre Stationsbygningerne; thi herved undgik Publikum baade at dreje ind paa Sideveje, og opnaaede, at der var Adgang til Stationen fra flere Sider, ligesom Selskaberne for en Del sparede baade Udgift til Ekspropriation af det til Adgangsvejen fornødne Areal og til Vejens Anlæg og Indretning samt fremtidige Vedligeholdelse.

Det kan ikke undre, at et enkelt Sogneraad af Højesteretsdom af 18. April 1888 kan have ladet sig vildlede til at antage, at enhver Adgangsvej til en Stationsbygning for Fremtiden skulde vedligeholdes af vedkommende Jernbaneselskab; dette er dog ikke Tilfældet med offentlige Veje, der senere ere blevne Adgangsveje til Jernbanestationer. Efter at det i Henhold til Aalborg Amtsraads Beslutning 1889 var tilkendegivet bl. a.

Skjorping Sogneraad, at Adgangsvejen med tilhørende Del af Holdepladsen ved Skjorping Station, uanset Sogneraadets Protest, vilde være at bibeholde paa Vejfortegnelsen og at vedligeholde af Kommunen til næste Vejrevision, har Skjorping Sogneraad, støttende sig til Højesteretsdom af 18. April 1888 i en formentlig lignende Sag, for Indenrigsministeriet besværet sig over den saaledes af Amtsraadet tagne Beslutning.

I Anledning heraf har Indenrigsmin. i Skr. af 18. Marts 1890 udtalt, »at den af Sogneraadet paaberaabte Højesteretsdom, der drejede sig om den første Optagelse paa paagældende Bivejsfortegnelse af en Vej, hvis Karakter som privat eller offentlig var omstridt under Sagen, ikke kan have nogen Betydning for det af Sogneraadet rejste Spørgsmaal, om en allerede paa en Bivejsfortegnelse værende, altsaa utvivlsom offentlig, Vej skal forblive paa denne i et nyt Femaar eller udgaa. Ligesom derfor Sogneraadets Indsigelse mod Vejens Bibeholdelse har været ubegrundet, saaledes savner dets Vægning ved at respektere den af Amtsraadet i Medfør af Lov af 21. Juni 1867 § 6 truffne Bestemmelse al Føje«.

26. Indløsningsret til de afstaaede Grunde.
F. 5. Marts 1845 § 20. »Skulde i Tiden en anlagt Jernbane opgives af Entreprenørerne, og, efter at have ophørt at være Jernbane, ikke blive overdragen til Vejvæsenet eller andre, for deraf, med allerhøjeste Tilladelse, at danne en almindelig Vej,

men af Entreprenørerne ønskes solgt til anden Brug, da skulle Ejerne af de Grunde, hvorfra selve Banen med Tilbehør er tagen, have en fuldkommen og ubetinget Indløsningsret til samme, imod derfor at erlægge et saadant passende og billigt Vederlag, som uvillige og af Retten paa anordningsmæssig Maade udnævnte Mænd maatte bestemme. Dog ere her under ikke indbefattede de øvrige Grundstykker, som ved Banens Anlæg ere fraskaarne en Ejendom og Entreprenørerne overladte; thi over disses Afbenyttelse og Afhændelse forbeholdes dem i ethvert Tilfælde en fri Raadighed ifølge Lovgivningens almindelige Bestemmelser.«







