

omend den naturligvis vil være underkastet lovgivningens almindelige tilsynsregler.

Skal imidlertid en jernbanestrækning anvendes til offentlig trafik, og der ikke allerede findes et jernbaneselskab, hvis eneretsbevilling kan dække den pågældende trafik, må der efter det i den juridiske teori fast antagne støttet af en mere end 100 årig praksis tilvejebringes lovhjæmmel herfor.

Der foreligger i et par tilfælde ønske om at drive museumsbane („veteranjernbane“) på jernbanestrækninger, der hidtil har henhørt under nu i likvidation værende privatbaneselskaber, hvis tidligere koncessioner ved likvidationen er bortfaldet. En sådan jernbanetrafik må karakteriseres som offentlig, og tilladelse til trafikens udøvelse kan efter det foran anførte ikke udfærdiges uden lovhjæmmel. De aktuelle planer om etablering af museumsbaner berører jernbanestrækningen fra Mariager til Handest (tidligere under Mariager-Fårup jernbane) og jernbanestrækningen fra Bryrup til Vrads (tidligere under Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane).

Der kan i almindelighed næppe være betænkeligheder ved at tillade en sådan jernbanetrafik, hvis der gives regler for driftens forsvarlige udøvelse og føres offentligt tilsyn med banen. Dog bør der kun udstedes tilladelser, hvis der haves en ubetinget garanti for, at tilladelsens indehaver er i stand til at udrede ethvert erstatningsbeløb, som den ved jernbanedriften forvoldte skade på person eller gods i henhold til den almindelige jernbanelovgivning måtte afføde, og tilladelsen bør efter ministeriets opfattelse ikke udstedes til enkeltpersoner eller foreninger, men alene til kommuner således, at den nævnte garanti ubetinget er til stede.

Det foreliggende lovforslag tilsigter at tilvejebringe hjemmel for, at ministeren for offentlige arbejder kan tillade kommuner at drive museumsbaner, hvis forholdene taler derfor. Man har anset det for naturligt at udforme lovforslaget således, at der gives ministeren en almindelig bemyndigelse til at udfærdige sådanne tilladelser, idet det vel ikke kan udelukkes, at der i fremtiden kan fremkomme ønsker om etablering af museumsbane på andre strækninger end de forannævnte, og det vil næppe forekomme rimeligt gentagne gange at skulle ulejlige lovgivningsmagten med disse forhold.

*Til lovforslagets enkelte bestemmelser
bemærkes følgende:*

I § 1, stk. 1, gives en afgrænsning af den art jernbanetrafik, som ministeren med hjemmel i

loven kan tillade. Stk. 2 og 3 undtager fra kravet om tilladelse sådan jernbanetrafik, som allerede kan udføres på grundlag af givne eneretsbevillinger eller uden tilladelse, jfr. de indledende bemærkninger.

I § 2, stk. 1, fastslås, at tilladelse alene kan gives en kommune eller flere kommuner i fællesskab, og det er fundet naturligt at stille krav om, at banestrækningen med tilhørende spor skal tilhøre vedkommende kommune(r). Derimod er det forudsat, at det rullende materiel kan ejes af andre.

Den i § 2, stk. 2, fastsatte tidsbegrænsning på 20 år er i overensstemmelse med den i lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger fastsatte tidsbegrænsning for forlængelse af sådanne bevillinger.

Da det på forhånd er usikkert, hvor stor arbejdsbyrde tilsynet med disse museumsbaner kan afføde, har man fundet det rigtigt i loven at åbne mulighed for at kræve refusion hos tilladelsens indehaver af statskassens udgifter ved tilsynet, og en bestemmelse herom er indsat i § 2, stk. 4.

Baggrunden for § 3 er, at hovedparten af det materiel, som vil komme til at beføre museumsbanestrækninger, antageligt vil tilhøre de foreninger, som i særlig grad har vist interesse for etablering og drift af museumsbaner. Man har anset det for rimeligt at åbne mulighed for indgåelse af aftaler, hvorved driften faktisk forestås af en bruger, når blot ansvaret for jernbanedriften fremdeles også påhviler den kommune, hvem tilladelsen er givet.

Den praktiske betydning af bestemmelsen i § 4 belyses af forholdene på strækningen Mariager-Handest. Denne strækning er en del af jernbanestrækningen mellem Fårup og Mariager, der nu ejes af Mariager kommune, men som indtil den 31. marts 1966 blev drevet af et ordinært privatbaneselskab, der trådte i likvidation nævnte dato. Mariager kommune erhvervede strækningen for at sikre godsbefordringsmulighed ad jernbane til virksomheder i kommunen. Der er sluttet overenskomst med statsbanerne om udførelse af godstrafikken, og jernbaneretligt er strækningen nu at betragte som et såkaldt industristamspor til statsbanenettet uden at være en del af dette. Man har anset det for rigtigt i lovforslaget udtrykkeligt at fastslå, at en jernbanestræknings udnyttelse som sidespor til det almindelige jernbanenet ikke udelukker anvendelse af strækningen til museumsbanedrift. Det er naturligvis en forudsætning, at de to formål driftsmæssigt, herunder særligt sikkerhedsmæssigt, kan forenes.