

ganffe løfte den stillede Opgave, kan det næppe betvivles, at det inden lang Tid vil lykkes at bygge et hensigtsmæssigt Sporvejslokomotiv, og da Ministeriet i saa Fald maatte ønske at være i Besiddelse af Bemyndigelse til at kunne tillade Brugen af et saadant, har man troet atter at burde bringe Spørgsmaalet herom frem og i Henhold hertil udarbejdet det foreliggende Lovforslag. Som det vil ses, gaar dette ud paa at give Ministeriet en lignende Bemyndigelse til at meddele Koncessioner paa Anlæg af Sporveje til Benyttelse med Lokomotiver, som Loven af 23de Januar 1862 hjemler det med Hensyn til Sporveje til Benyttelse med Hestekraft, og man har ved Affattelsen i det Hele holdt sig til Bestemmelserne i bemeldte Lovs § 1. Dog har man ment, at der turde være Anledning til at give Eneretten til saadanne Sporvejes Benyttelse for et noget

længere Tidsrum end i Lov af 23de Maj 1862 bestemt. Man har derhos anset det rettest at sætte „offentlige Veje“ i Stedet for „Landeveje“. Thi vel er Lov af 23de Jan. 1862, uagtet den bruger Udtrykket „Landeveje“, i Praxis altid bleven anset anvendelig ogsaa paa offentlige Biveje, men efter at der ved Lov af 21de Juni 1867 om Bestyrelsen af Bevæsenet er blevet opstillet en skarp Adskillelse mellem Landeveje og Biveje, kræver Tydelighed at ombytte Betegnelsen „Landeveje“ med „offentlige Veje“. Endelig har man i Slutningen af Lovudkastet optaget en Bestemmelse, hvorved der gives Ministeriet Myndighed til at tillade, at Sporveje, der oprindelig have været bestemte til Benyttelse med Hestekraft, for Fremtiden befares med Lokomotiver og samtidig forlænge den tilstaaede Eneret med 10 Aar.