

6. OM ENERETTEN.

Som bemærket foran i Afsnit 5, Side 78—79, hører Eneret ikke med til Koncessionsbegrebet, og at ogsaa den danske Ret vedkender sig denne Opfattelse, ses af en Række Lovbestemmelser. I saa Henseende kan henvises til Sporvejsloven af 23. Januar 1862 § 2 (»Koncession . . . med Eneret til«), Lov Nr. 12 af 20. Februar 1875, 1. Stk., 2det Punktum (»Ved Koncessionen kan der gives Eneret til . . .«), Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 3, 2. Stk. (»Indenrigsministeren bemyndiges til at give . . . Koncession . . . samt til i Koncessionen at fastsætte, at der . . . ikke kan gives nogen anden Koncession . . .«) samt Lov Nr. 84 af 11. Maj 1897 om Telegrafer og Telefoner, som i hvert Fald synes at forudsætte, at Staten maa kunne begrænse en Koncessionshavers Ret saaledes som det findes for godt, jfr. bl. a. Lovens § 5, 2. Stk., som forudsætter, at den der omhandlede Retsbeskyttelse kun i Kraft af særlig Bestemmelse knyttes til Koncessionen.

At imidlertid de her i Landet meddelte Jernbane- og Sporvejskoncessioner i hvert Fald som Regel give disses Indehaver *en udelukkende Ret* til Udøvelse af vedkommende Virksomhed (Eneret), er paa forskellig Maade forudsat i de paa-gældende Love, og meget taler endog for den Antagelse, at Udtrykket Koncession her paa mange Steder er brugt i en Betydning, hvorefter det ligefrem indbefatter Eneretten; i saa Henseende kan henvises til, at § 2, 1. Stk. i Sporvejsloven af 23. Januar 1862 synes at stille Betegnelsen »Tilladelse« (uden Eneret) i Modsætning til det i Lovens § 1, 1. Stk. be-

nyttede Udtryk »Koncession« (med Eneret). Endvidere kan anføres, at Sporvejsloven af 10. April 1895 øjensynlig bruger Betegnelserne »Eneretsbevilling« og »Koncession« i Flæng som Betegnelse for det samme. Der synes nemlig at savnes al Føje til at antage, at Udtrykket Koncession i §§ 4 og 5 skulde være anvendt i anden Betydning end Udtrykket Eneretsbevilling i § 1 og § 4, 2. Stk. Loven af 10. April 1895 giver iøvrigt ifølge sin Titel Hjemmel for Tilstaaelse af Eneret *saavel* til *Sporvejsanlæg* som til *Drift af Sporveje*.

Hvad dernæst *Jernbanekoncessioner* angaar, lyde Lovene herom almindeligvis udtrykkelig paa, at vedkommende Koncessioner af Regeringen kunne gives med Eneret til *saavel* Anlæg som Drift, jfr. saaledes Lov af 19. Februar 1861 om Koncession til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane mellem København og Helsingør, § 1: »Koncession til udelukkende Anlæg og Benyttelse«, Lovene Nr. 71 og 72 af 23. Maj 1873 § 1: »Eneret til Anlæg og Drift (Benyttelse)«, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1: »Private Jernbaner, til hvis Anlæg og Drift der meddeles Eneretsbevilling« og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6: »Regeringen bemyndiges til at meddele Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af følgende private Jernbaner«.

I enkelte Tilfælde udtales dog kun, at der til Jernbane-*Driften* skal være knyttet Eneret (saaledes Lov af 9. Februar 1866 om Koncession paa en Jernbane fra København til Sylt-holm m. v., § 1: »Koncession til Anlæg og til udelukkende Brug af disse Baner«), og i Lov af 20. November 1868 om Anlæg og Drift af en Jernbane mellem Maribo og Bandholm tales ikke udtrykkeligt om nogen Slags Eneret, men kun om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane. Paa samme Maade forholder det sig med Lov af 31. Juli 1853 om Anlæg af en Jernbane i Jylland («Kongen skal kunne meddele Koncession til en Jernbane«).

Endelig kan i denne Sammenhæng anføres, at Loven af 17. Marts 1856 angaaende Bevilling af en Jernbanes Anlæg fra Faxe Kalkbrud til et Udslibningssted ved Faxe Strand

end ikke benytter Betegnelsen Koncession, men kun udtaler, at »Regeringen bemyndiges til at bevilge Anlægget af en Jernbane . . . under de for slige Baners Anlæg sædvanlige Betingelser«.

Hvad nu særligt angaar denne sidste Lov, bemærkes, at Forslaget, som har ligget til Grund for samme, var fremkommet ved privat Initiativ, og der kan allerede af denne Grund ikke lægges synderlig Vægt paa de benyttede Udtryk. Forslaget lød (ligesom Loven) kun paa Bevilling til *Anlæg* af en Jernbane; men at Hensigten ikke desto mindre var ogsaa at opnaa Hjemmel for Bevilling til Banens *Drift*, fremgaar af Udtalelser fra vedkommende Minister under Forslagets Behandling i Folketinget¹). I Henhold til den nævnte Lov blev der da ogsaa under 11. September 1868 givet *Koncession* til Anlæg af vedkommende Jernbane *og til dens Benyttelse* til Transport ved Hjælp af Lokomotiver (dog foreløbigt kun af Varer og Gods²).

Som det vil ses, mangler udtrykkelig Udtalelse om, at der til Koncessionerne skulde være knyttet Eneret, *kun i enkelte ældre Love*. I Forarbejderne til disse og i de ved Behandlingen af Lovene paa Rigsdagen faldne Udtalelser savnes Oplysning om, hvorvidt det alligevel har været Tanken, at Betegnelsen Koncession skulde være enstydig med Eneretsbevilling.

Ved Besvarelsen af, hvorledes Koncessionsudtrykket ifølge disse forskellige specielle Love bør opfattes, vilde det være af Betydning, om det kunde paavises, at Begrebet maatte anses for at være taget i en ved en almindeligere Bestemmelse fastslaaet Betydning. En saadan almindelig Bestemmelse har nu vel ikke eksisteret for Kongerigets Vedkommende; forsaavidt derimod i sin Tid Talen har været om Koncession paa Jernbaner i Hertugdømmerne, forelaa der gennem Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 (Bilag 3) paa Forhaand en Tilkendegivelse

¹) Rigsdags Tidende for 1855, Folketingets Forh., Sp. 2952—53.

²) Ved Koncession af 28. Maj 1880 (i Henhold til Lov af 4. Maj 1875 § 8) blev Banen udvidet, og Persontrafik tilladt paa samme.

fra Statens Side om, at det, den private, som ønskede Jernbanekoncession, kunde vente at opnaa, var *Eneret* til Anlæg og Drift af vedkommende Jernbane, idet Bekendtgørelsens § 2 udtaler: »I dette Fald vil ved en speciel allerhøjeste Concession . . . den Concessionerede blive tilstaaet *Eneret* til i den nærmere angivne Retning at anlægge Jernbanen, og i det bestemte Tidsrum paa samme at befordre Personer, Varer og Gods«. I Overensstemmelse hermed giver saaledes den under 8. September 1852 meddelte Koncession paa en Flensborg—Husum—Tønningen Jernbane ogsaa Koncessionshaveren *Eneret* til Anlæg og Drift af vedkommende Jernbane¹⁾.

Som nærmere omhandlet foran i Afsnit 4, S. 74 antoges Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 ikke direkte at kunne finde Anvendelse med Hensyn til Jernbaneanlæg i Kongeriget. Paa den anden Side ansaas det dog for en Selvfølge, at private, som ønskede Bevilling til Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget, kunde vente i enhver Henseende at blive stillede lige saa gunstigt som de, der i Hertugdømmerne tilsigtede at etablere Jernbaner, altsaa ogsaa at opnaa *Eneret* til Anlæg og Drift af vedkommende Jernbaner, jfr. saaledes for det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende de kgl. Resolutioner af 21. Februar og 25. Maj 1844, sammenholdte med Kundgørelse af 15. Marts 1845. Ved denne Kundgørelse (Tillæg til Lovsamlingen for 1866, S. 494), der med Hensyn til Roskildebanen skulde træde i Stedet for Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840, tilstodes der Koncessionshaveren paa nævnte Jernbane ganske lignende Rettigheder som de i denne Bekendtgørelse omhandlede. Ved en Række senere Love²⁾ angaaende Koncessioner paa Jernbaner her i Landet bleve Bestemmelserne i Kundgørelsen af 15. Marts 1845 endvidere gjorde anvendelige paa disse Jernbaner.

¹⁾ Dep. Tid. 1852, S. 710 og S. 727—28.

²⁾ Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 19. Februar 1861 § 5, Lov af 13. Marts 1863, 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. 44 af 4. Maj 1875 § 4, Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 4.

Man tør da vistnok, hvor udtrykkelig Udtalelse i vedkommende Love om Tilstaaelse af Jernbanekoncessioner mangler om, at disse skulde give Eneret, antage, at Betegnelsen Koncession er tagen i den ved Bekendtgørelse af 18. Maj 1840 givne Betydning, altsaa enstydig med *Eneretsbevilling* til Anlæg og Drift af vedkommende Jernbane. Med Hensyn til de foran omhandlede Love, hvis Udtryk kunde give Anledning til Tvivl i den ene eller anden Retning, kan i øvrigt anføres, at Lovene ere fremkomne som Følge af allerede foreliggende Ansøgninger om Koncession paa vedkommende Jernbaner, og at en Sammenligning mellem de paa det her omhandlede Punkt benyttede Udtryk i Ansøgningerne og i vedkommende Lovforslag (Love) i det hele viser en saa nøje Overensstemmelse, at de mindre tydelige Udtryk i Lovene maa siges at være en simpel Følge af tilsvarende Utydelighed i Ansøgningerne, altsaa at bero paa en ren Tilfældighed. At det trods de mindre klare Udtryk i enkelte Koncessionsansøgninger i alle Tilfælde har været Hensigten at søge opnaaet den videste Begunstigelse i den her omhandlede Henseende (Eneret til Anlæg og Drift), tør vistnok antages. Uklarheden kan bero enten paa Unøjagtighed eller utilstrækkeligt Kendskab til vedkommende Forhold, eller i nogle Tilfælde mulig ogsaa paa, at Konkurrence i det enkelte Tilfælde ikke fandtes tænkelig. Det sidste kunde saaledes f. Eks. meget vel tænkes at have været Tilfældet med Hensyn til Maribo—Bandholmbanen. Til yderligere Støtte for det her vundne Resultat kan henvises til, at ogsaa Lov Nr. 84 af 11. Maj 1897 om Telegrafer og Telefoner synes at gaa ud fra, at Betegnelsen Koncession i Almindelighed bør anses som enstydig med Koncession med Eneret, jfr. Lovens § 4, 2. Stk., sammenholdt med § 4, 4. Stk., hvoraf fremgaar, at Statens Ret til selv at foretage Anlæg og til at give andre Koncession indenfor vedkommende Virksomhedsomraade vel ikke udelukkes ved en simpel Anerkendelse, men nok — naar Forbehold i modsat Retning ikke er taget — ved en Koncession ifølge § 2. Det samme synes forudsat i § 5,

2. Stk., 1. Punktum, hvor der kun henvises til §§ 3—4, men ikke til § 2.

At enkelte Lovbestemmelser ere affattede saaledes, at der udtrykkelig kun tales om Eneret til *Driften* af vedkommende Baner, tør sikkert ikke tillægges nogen Betydning. Det maa anses for en Selvfølge, at der, saa længe vedkommende Koncessionshaver opfylder de ham ifølge Koncessionen paahvilende Forpligtelser vedrørende Jernbanens Anlæg, ikke kan meddeles nogen anden Koncession til *Anlæg* af en Jernbane ad den samme Linie, ad hvilken en saadan ifølge den tidligere udfærdigede Koncession kan anlægges.

I det hele tør det sikkert nu hævdes, at *Eneretten* indenfor de i de enkelte Tilfælde fastsatte Tidsrum til *saavel Udførelse af vedkommende Anlæg som Udøvelse af vedkommende Driftsvirksomhed* er en gennem den lange Række af nyere Love om Anlæg og Drift af Privatbaner i den Grad fastslaaet Bestanddel af Jernbanekoncessionens Begreb, at det vel i det højeste maa anses for en blot Inkurie, naar enkelte Lovbestemmelser ikke udtrykkelig fremhæve, at der i den ene eller anden Retning skal være knyttet Eneret til Koncessionen.

Mod at knytte Eneret specielt til *Drift* af vedkommende Jernbane til Koncessionen, for saa vidt vedkommende Lov ikke udtrykkelig maatte lyde derpaa, kan ikke anføres, at der da vilde mangle Bestemmelse om, *for hvilket Tidsrum* saadan Eneret kunde tilstaaes, thi medens vel de fleste Love, som udtrykkelig hjemle Eneretten, i saa Henseende indeholde en bestemt Begrænsning (f. Eks. Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872, Lovene Nr. 71 og 72 af 23. Maj 1873, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894, Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 10, jfr. ogsaa Sporvejslovene af 23. Januar 1862, 20. Februar 1875 og 10. April 1895), savnes en saadan i flere andre Love (Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881, Lov Nr. 84 af 25. Maj 1881, Lovene Nr. 58 og 59 af 12. Maj 1882).

Som Følge af det anførte maa en Bestemmelse i Lovene om, at der til Koncessionerne skal kunne knyttes Eneret *for et vist Tidsrum*, opfattes som *en begrænsende Bestemmelse*

(gaaende ud paa, at Koncessionen *kun* kan gives for det paa-gældende Tidsrum).

Det skal endnu anføres, at nyere Jernbanelove aldeles ikke anvende Udtrykket »Koncession«, men have ombyttet dette med Betegnelsen »Eneretsbevilling til Anlæg og Drift«, jfr. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6. Paa samme Maade forholder det sig med Sporvejsloven af 10. April 1895 § 1. At det ikke ved denne Ændring i Betegnelsen for de paagældende Bevillinger har været Hensigten at give disse et andet Indhold, maa anses for utvivlsomt; den forandrede Betegnelse er imidlertid for saa vidt heldigere end den blotte Koncessionsbetegnelse, som Eneret ikke begrebsmæssigt, men kun i Henhold til den positive Lovgivning er knyttet til Jernbane- og Sporvejskoncessionerne (jfr. forrige Afsnit, Side 78—79).

Det Spørgsmaal skal herefter besvares, *hvor* de foran omhandlede, til Jernbane- og Sporvejskoncessionerne knyttede *Enerettigheder* bestaa.

I saa Henseende stiller Forholdet sig klarest for *Sporvejenes* Vedkommende.

Loven af 23. Januar 1862 § 1 gav Indenrigsministeren Bemyndigelse til at meddele Koncession til Anlæg af Sporveje til Benyttelse ved Hestekraft *med Eneret til de nedlagte Spors Benyttelse ved dertil særligt indrettede Vogne*.

Lov af 20. Februar 1875 gav Ministeren Bemyndigelse til at meddele Koncession til paa Gader og offentlige Veje at nedlægge Spor og befare disse med Lokomotiver samt til at give *Eneret til de nedlagte Spors Benyttelse ved dertil indrettede Vogne*.

Endelig bemyndiger Lov af 10. April 1895 § 1 Ministeren for offentlige Arbejder til at meddele *Eneretsbevilling til at drive Sporvognskørsel i offentlige Gader og Veje*, og ifølge Lovens Titel (»Lov om Eneret til Anlæg og Drift af Sporveje i offentlige Gader og Veje«) giver Bevillingen ogsaa Eneret til *Anlæg af Sporvejen*, 3: til at bringe *det (de) bestemte, approberede Anlæg* til Udførelse, men ikke en Eneret til Anlæg af den omhandlede Art i vedkommende Gader og Veje, jfr. nærmere nedenfor.

Den Eneret til Sporvejs-Drift, som Lovene give Hjemmel for, gaar ud paa »Benyttelse af Sporene ved særligt dertil indrettede Vogne« (Sporvogne), eller — udtrykt med andre Ord — paa »Benyttelse af Sporene til Sporvognskørsel«. Naar den i de to ældre Love benyttede Betegnelse af Enerettens Genstand i Loven af 1895 er ændret som ovenangivet, synes Bevillingshaverens Eneret vedrørende de paagældende Spors Benyttelse dog i alle Tilfælde at maatte blive ganske ens. At benytte Sporene »ved særligt dertil indrettede Vogne« og at benytte dem »til Sporvognskørsel« maa sikkert indrømmes at blive ganske det samme. Hvorvidt Lovens ændrede Udtryk mulig i en anden Retning medfører et forandret Omfang af Eneretten, skal nedenfor nærmere undersøges.

Eneretten til Driften bestaar altsaa i *en udelukkende Ret til* i det Tidsrum, for hvilket Eneretsbevillingen er given, *at benytte det Spor*, til hvis Anlæg Koncession er given, *til Sporvognskørsel* (Befordring af eller for alle og enhver med Sporvogne). Ingen anden end Koncessionshaveren maa benytte Sporene paa denne Maade (til Kørsel *med egentlige Sporvogne*). Endvidere maa det antages, at Trediemand ogsaa er udelukket fra at befare Sporet med Køretøjer, som uden at falde ind under Begrebet Sporvogne i egentlig Forstand (Vogne, som alene egne sig til Kørsel paa Sporvejsspor) ere udstyrede med Indretninger, der gøre dem særligt egnede til Kørsel paa Sporvejssporene, men dog tillige egne sig til Kørsel uden for Sporene. Spørgsmaalet om Retten til Kørsel med saaledes konstruerede Vogne (de af Ingeniør A. KEIFLER konstruerede Omnibusvogne) paa Sporvejsspor, til hvis Benyttelse der var tilstaaet en anden Eneret, har i sin Tid foreligget saavel Indenrigsministeriet som Domstolene og er fra begge Sider besvaret i Overensstemmelse med det foran anførte¹⁾.

¹⁾ I Skrivelse af 14. November 1874 til Bestyrelsen for Københavns Sporvejs-Selskab udtalte Ministeriet: »at det overensstemmende med de fra den daværende Indenrigsminister under Behandlingen af Lovudkastet om Anlæg af Sporveje m. m. (Landstings Tidende for 1861, S. 565—66) fremkomne Udtalelser fastholder, at Hensigten med bemeldte Lovudkast var at give en virkelig Eneret til at benytte Sporet

Forsaavidt vedkommende Sporvejs Spor — som almindeligvis Tilfældet — ere nedlagte i offentlig Gade eller Vej, medfører paa den anden Side Gadens eller Vejens Egenskab som offentlig, at Bevillingshaveren ikke kan forbyde andre at færdes med *almindelige* Vogne paa den Del af Gaden (Vejen), hvor Sporene ere anbragte; heller ikke vil han kunne modsætte sig, at andres Vogne, der ikke ere særligt konstruerede til Kørsel i eller paa Sporene, køre hen ad disse; men det er en Følge af Bevillingshaverens særlige Ret over Sporene, at andre — saavel kørende som ridende og gaaende — maa vige til Side, naar de møde Sporvognene eller indhentes af disse (jfr. Indenrigsministerens Udtalelser ved Behandling af Forslaget til Loven af 10. April 1895, Rigsdags Tidende for 1893—94, Landstingets Forh., Sp. 1100—1101). I Overensstemmelse hermed er Bekendtgørelse af 22. Oktober 1863¹⁾ fra Københavns Politi angaaende Sporvejen fra Sct. Annæ Plads til Frederiksberg.

Som foran i 2. Afsnit omhandlet, hører det til Sporvejens Begreb, at den er bestemt til Befordring af (for) alle og enhver, ordentligvis mod et forud bestemt Vederlag (er et offentligt

ved dertil indrettede Vogne, saaledes at andre ved denne Eneret ere udelukkede fra at benytte Sporet til derpaa med Vogne at drive den Trafik, som har fremkaldt Eneretshaverens Anlæg. —

Da Brugeren af de oven omhandlede Omnibusser vedblev som hidtil at benytte disse ogsaa efter, at Sporvejsselskabet havde protesteret derimod, blev der den 30. Oktober 1874 paa Sporvejsselskabets Begæring nedlagt Forbud mod fortsat Benyttelse af Vognene. I Landsover- samt Hof- og Stadsrettens Dom af 8. November 1875, hvorved nævnte Forbud stadfæstedes, hedder det bl. a.:

»om det end ikke kunde siges, at en slig Konkurrence er stridende mod Koncessionen af 11. Marts 1862, er det under alle Omstændigheder utvivlsomt, at Sporvejsselskabets Eneret, saaledes som denne udtrykkelig er betegnet i Koncessionen, udelukker andres Benyttelse paa Sporet af en Vogn med en Konstruktion, som den ovenfor i Skønnet beskrevne, uden at det kan tillægges nogen Betydning om endog. . . . Sporhjulet under Benyttelsen af Vognen har været sat ud af Brug, idet Indstævnte ikke kunde have Krav paa, enten at hans Forsikring herom skulde tros af Citanterne, eller at disse maatte være pligtige til at overtage et stadigt Tilsyn med, at Sporhjulet ikke afbenyttedes under Kørslen paa Selskabets Spor. . . .«

Den omhandlede Dom stadfæstedes in terminis ved Højesterets Dom af 20. Marts 1877 (U. f. R. 1877, S. 823—26).

¹⁾ Lovsamlingen.

Befordringsmiddel). Det ligger da nær at spørge, om Eneret til Sporvejsdrift paa en vis Rute ikke indbefatter en udelukkende Ret til at besørge al Befordring af den Art, hvorom der er Tale, ad vedkommende Rute. Dette Spørgsmaal maa dog besvares benægtende. Eneretsbevillingen giver intet Krav paa Fritagelse for Konkurrence; den hjemler end ikke nogen Forventning om, at ikke andre skulde faa Tilladelse til Anlæg og Benyttelse af Sporvejsspor i de samme Gader og Veje, i hvilke den første Bevillingshavers Spor ere nedlagte. Dette, der allerede maatte anses som en Følge af Udtrykkene i de ældre Sporvejslove, udtales tydeligt i Indenrigsministeriets Skrivelse af 26. Juni 1872 til Bestyrelsen for Københavns Sporvejs Selskab¹⁾, jfr. ogsaa den foran Side 94 anførte af Højesteret stadfæstede Dom²⁾.

Medens den ældre Lovgivning saaledes ikke frembød nogen Tvivl, ligger det nær at spørge, om Loven af 10. April 1895 § 1 ved Benyttelsen af det forandrede Udtryk: »Eneretsbevilling til at drive Sporvognskørsel i offentlige Gader og Veje» giver Hjemmel for Meddelelse af en videregaaende Eneret (en Ret til Fritagelse for Konkurrenceforetagender i vedkommende Gader og Veje). Dette Spørgsmaal maa dog besvares benægtende. De forud for Lovens Vedtagelse gaaende Rigsdagsforhandlinger vise, at det ikke paa det omhandlede Omraade har været Hensigten at indføre noget nyt, men tvært imod at anvende et formentlig mere adækvat Udtryk for den samme Tanke³⁾. I Praksis har der heller ikke været Tvivl om, at Eneretten alene bør indrømmes til Anlæg og Benyttelse af

¹⁾ »at man ikke kan erkende, at Selskabet i Henhold til de samme meddelte Koncessioner paa Sporvejsanlæg har nogen som helst Berettigelse til at modsætte sig, at der meddeles andre Koncession paa Anlæg af Sporveje i de Gader og paa de Veje eller mellem de Endepunkter, hvor Selskabet alt har nedlagt Spor, idet der kun tilkommer samme Eneret til i et begrænset Tidsrum at befare de ommeldte Spor med særlige for disse konstruerede Vogne«.

²⁾ »om det end ikke kunde siges, at en sliq Konkurrence er stridende mod Koncessionen af 11. Marts 1862«.

³⁾ Jfr. Indenrigsministerens Udtalelser ved Beh. i Landstinget af det til Grund for Loven liggende Forslag, Rigsdags Tidende for 1893—94, Landstingets Forh., Sp. 1100—1101.

bestemte Spor, og at der ikke bør gives den et saadant Omfang, at Etablering af andre Sporveje i de paagældende Gader og Veje udelukkes, idet samtlige Eneretsbevillinger, som ere udfærdigede i Henhold til Loven af 10. April 1895, alene lyde paa Eneret til at (anlægge Sporveje og) drive Spørvognskørsel *paa bestemte Spor* eller ad en nærmere angiven Sporvejslinie, men ikke paa Eneret til al Spørvognskørsel i bestemte Gader og paa bestemte Veje, jfr. f. Eks. Eneretsbevilling af 9. August 1898 for Københavns Kommunalbestyrelse paa Driften af Københavns Sporveje m. v., Eneretsbevilling af 17. November 1902 paa Anlæg og Drift af en Sporvej ad Strandvejen fra Københavns Grænse til Klampenborg og Eneretsbevilling af 16. Maj 1903 paa Anlæg og Drift af en Sporvej i Aarhus.

Ogsaa til Benyttelse af de i øvrigt lidet praktiske og derfor her i Landet saa godt som aldrig anvendte Landevejs-Godsløkomotiver (uden Benyttelse af Spor) paa en bestemt opgiven Linie kan der ifølge Loven af 23. Januar 1862 § 2, 2. Stk. meddeles Eneret for indtil 10 Aar. Hvori en saadan Eneret eventuelt vilde bestaa, synes ikke at kunne omtvistes. Den vilde være *en udelukkende Ret til ad den paagældende Rute* (vedkommende Veje) *at benytte Godsløkomotiver til vedkommende Befordringsvirksomhed* (Godstransport), altsaa en Eneret af et ganske andet Indhold end Eneretten til Drift af Sporveje.

Hvad *Jernbanekoncessioner* angaar, volder det ingen Vanskelighed at bestemme, hvori Eneretten til *Anlæg* af Jernbaner bestaar, nemlig en udelukkende Ret for Koncessionens Indehaver til Udførelse af Anlægget, hvilket vil sige, at der, saa længe Koncessionshaveren ikke har forbrudt Retten til Anlæggets Udførelse, ikke kan gives andre Tilladelse til Anlæg af en Jernbane ad den paagældende, nærmere betegnede Linie.

Større Tvivl har det været underkastet, hvilket Omfang Eneret til *Drift* af en Jernbane bør antages at have. Den Omstændighed, at Jernbanens Spor ikke som Sporvejens ere nedlagte i offentlig Vej eller Gade, men almindeligvis paa Bevillingshaverens egen, til Anlægget erhvervede Grund, medfører, at Trediemand ikke er beføjet til paa nogen Maade at færdes paa Sporene eller Grunden, hvorpaa disse ere anbragte. Allerede Koncessionshaverens rent privatrettlige, udelukkende Raadighedsret over den Grund, hvorpaa Jernbanesporet hviler, medfører, at andre ikke ere berettigede til at trænge ind paa og i nogensomhelst Retning at udnytte Grunden eller de derpaa anbragte Indretninger. Koncessionshaverens Raadighed over Sporet er saaledes af en mere selvstændig Karakter end Sporvejskoncessionshaverens; men Eneberettigelsen til Benyttelse af Jernbanesporet vil være til Stede, hvad enten Koncessionshaveren ved Koncessionen har faaet tillagt *Eneret* til Jernbanens Drift eller der kun er givet ham en simpel Tilladelse (*Ret*) til Jernbanedriften. En saadan blot Tilladelse til Jernbanedriften hjemler Koncessionshaveren en *Ret til Benyttelse af Jernbanen som offentligt Befordringsmiddel* (ved særligt dertil indrettet Materiel) i det Tidsrum, for hvilket Koncessionen er given, og da Koncessionshaverens Ejendomsret (eller udelukkende Brugsret) over Jernbanens Grund og Indretninger samtidig medfører Eneret for ham til Benyttelse af Jernbanen, bliver Summen af disse Beføjelser en udelukkende Ret til at drive den paagældende Befordringsvirksomhed ad vedkommende Spor.

Spørgsmaalet bliver da, om en udtrykkelig meddelt *Eneretsbevilling* til *Drift* af en Jernbane giver Koncessionshaveren en anden og videregaaende Berettigelse end den blotte Tilladelse til Jernbanedriften. Ved Besvarelsen af dette Spørgsmaal bør Koncessionshaverens Stilling til andre private og til Staten betragtes hver for sig. I Forholdet til private bliver Koncessionshaverens Stilling — som det fremgaar af foranstaaende — en Eneretshavers, hvad enten Koncessionen udtrykkelig lyder derpaa eller ej. Hvad derimod angaar

Koncessionshaverens Stilling til Staten, skulde det synes at have Formodningen for sig, at en tilstaaet »Eneret« maa hjemle Indehaveren en mere begunstiget Stilling end en simpel Tilladelse. Den Omstændighed, at Etablering og Drift af Jernbaner principalt er en Statsopgave, og at Jernbanekoncessionen er at opfatte som Overladelse til en privat af en Statsfunktion, medfører, at en simpel Tilladelse til at udøve Jernbanedrift regelmæssig maa opfattes som meddelt rent midlertidigt (»indtil videre«), medens Eneretsbevillingen til Driften plejer at meddeles for et vist Tidsrum, indenfor hvilket Bevillingen maa anses som uigenkaldelig, saa at Staten — naar ikke særligt Forbehold er taget — i det paagældende Tidsrum er udelukket fra selv at udøve Virksomheden. Paa den anden Side kan der intet være til Hinder for, at ogsaa en simpel Tilladelse gives for et bestemt længere Tidsrum, og Tilladelsen synes da at maatte være ligesaa bindende i den anførte Henseende som en Eneretsbevilling.

Mulig kunde man deri finde en Forskel mellem den simple Tilladelse og Eneretsbevillingen, at Tilladelsen ikke tør antages at udelukke Staten fra, naar almene Interesser kræve det, at ekspropriere de paagældende Anlæg, medens saadan Ekspropriationsret, naar den ikke udtrykkelig er forbeholdt Staten, maatte anses for frafalden ved Meddelelsen af en Eneretsbevilling. For denne Antagelse kunde det Forbehold synes at tale, som sædvanligvis tages i Eneretsbevillingerne om, at Staten, naar 25 Aar ere forløbne af Koncessionstiden, skal være berettiget til at overtage vedkommende Bane med Tilbehør mod Udredelse af en nærmere fastsat Erstatning, idet man heraf kunde ledes til at slutte, at Staten, naar saadant Forbehold ikke er taget, maa anses for ubetinget at have renonceret paa at komme i Besiddelse af vedkommende Jernbane før Koncessionstidens Udløb, selv hvor Almenvellet maatte tale for en Ekspropriation. Den anførte Omstændighed ses dog ikke at kunne afgive Støtte for den Antagelse, at Staten i de nævnte Tilfælde aldeles skulde have opgivet sin saa naturlige Adgang til, naar Almenvellet maatte kræve det, at ekspropriere

vedkommende Anlæg, jfr. ogsaa med Hensyn til et tilsvarende Forhold den udtrykkelige Bestemmelse om Ekspropriationsret for Staten i § 6 i Lov Nr. 84 af 11. Maj 1897 om Telegrafer og Telefoner.

Snarere kunde det antages, at Staten i de Tilfælde, hvor det nævnte Forbehold er taget, skulde have renonceret paa at kunne ekspropriere vedkommende Jernbane *før* Udløbet af de 25 Aar (forudsat at Bevillingshaveren overholder sine Forpligtelser), og at Forholdet i tidligere Tid fra Regeringens Side netop synes at have været opfattet saaledes, derfor taler Lov Nr. 89 af 2. Juli 1880 om Statens Overtagelse af de det sjællandske Jernbaneselskab tilhørende Jernbaner med Tilbehør, som formentlig hviler paa den Forudsætning, at Staten paa Grund af den Selskabet tilstaaede Frist, inden hvilken Indløsning til pari af Selskabets Aktier ikke kunde finde Sted¹⁾, overhovedet ansaas for udelukket fra uden frivillig Overenskomst at erhverve de Selskabet tilhørende Jernbaner inden Fristens Udløb, jfr. den i Bemærkningerne til det til Grund for Loven liggende Forslag optagne Henvisning til »den bemeldte Selskab saaledes nu tilkommende Uopsigelighedsfrist«²⁾. Ogsaa Lov Nr. 78 af 16. Juni 1879 § 2, 2. Stk. og Lov Nr. 17 af 18. Februar 1881, kunne synes at hvile paa en lignende Forudsætning, dog kan Forholdet have været det, at man i de paagældende Tilfælde ansaa et frivilligt Salg for at være fordelagtigst, og i det i den første Lovbestemmelse omhandlede Tilfælde forelaa desuden den særlige Grund til at søge Forholdet ordnet ved Overenskomst, at Spørgsmaalet om Statens Erhvervelse af Silkeborg—Herningbanen rejstes allerede i Aaret 1876, endog inden Banen, til hvis Anlæg og Drift Koncession var meddelt den 19. September 1874, var aabnet for Drift. Selv om man imidlertid vilde tiltræde den gennem de nævnte Love formentlig udtrykte Anskuelse, synes Forholdet at maatte opfattes ganske paa samme Maade

¹⁾ Lov af 27. Februar 1852 § 6, Lov af 21. Juni 1867 § 7, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 § 8 i. f. og Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 § 9, 1. Stk.

²⁾ Rigsdagstidende for 1879—80, Tillæg A., Sp. 2377.

i det Tilfælde, at en lignende Uopsigelighedsfrist var indrømmet en Koncessionshaver, hvem der ikke var givet Eneret, men kun en simpel Tilladelse til en Jernbanes Anlæg og Drift, og Indholdet af Eneretten kan saaledes ikke søges i nogen Særstilling i den her omhandlede Henseende.

Det er dog sikkert rigtigst at antage, at det omhandlede Forbehold af Ret for Staten til efter Forløbet af 25 Aar af Koncessionstiden at kunne overtage Jernbanen mod et nærmere bestemt Vederlag ikke indeholder noget Afkald paa en mulig Ret til at ekspropriere Jernbanen, og det særegne ved Forbeholdet maa antages alene at bestaa dels i den absolute Ret til Overtagelse af Anlægget efter de 25 Aars Forløb (uden at de almindelige Ekspropriationsbetingelser ere til Stede), dels i den positive Bestemmelse om Vederlagets Størrelse, hvorved bemærkes, at der i Tilfælde af Ekspropriation i Almindelighed vil være at udrede et større Vederlag, idet der da foruden for Værdien af selve Jernbaneanlægene med Tilbehør tillige maa udredes Vederlag for Værdien af selve Koncessionen og den dertil knyttede Eneret, jfr. § 6, 2. Stk. i Lov Nr. 84 af 11. Maj 1897.

At Ekspropriation af en Jernbane i intet Tilfælde kan finde Sted uden speciel Lovhjemmel, maa anses for at følge af Grundlovens § 82; men at Ekspropriation paa den anden Side kan finde Sted, naar Lovhjemmel erhverves, selv efter at en Eneretsbevilling er meddelt med Indrømmelse af den foran omhandlede »Uopsigelighed« i 25 Aar, er nu fastslaaet ved Bestemmelsen i § 2 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om Statens Erhvervelse af Privatbanen fra Vejle til Give, hvorefter denne Jernbane — til hvis Anlæg og Drift der i Henhold til Lovene af 12. April 1889 og 11. April 1890 under 15. Juni 1892 var meddelt Eneretsbevilling med den her omhandlede Bestemmelse, se Bevillingens § 21, — skulde eksproprieres, forsaavidt Overenskomst ikke opnaaedes om dens Overdragelse til Staten¹⁾. At Ekspropriation af en Jernbane ikke kan ske,

¹⁾ Saadan Ekspropriation har senere funden Sted, da Overenskomst ikke opnaaedes.

hvor Almenvellet ikke kræver det, følger af Grundlovens § 82. I det i Loven af 27. Maj 1908 omhandlede Tilfælde er Ekspropriationen formentlig motiveret ved Almenhedens Interesse i Etableringen af en direkte Statsbaneforbindelse mellem det nordvestlige og det sydøstlige Jylland.

Den naturlige og nærmest liggende Opfattelse af »Enerettens« Indhold er ubestrideligt den at betragte Eneretten som hjemlende dennes Indehaver en udelukkende Ret til Besørgelse af en vis Jernbanebefordring; men af det foregaaende vil ses, at hvis Eneretten skal opfattes som et virkeligt Plus til den simple Tilladelse, kan Eneberettigelsen ikke som ved Sporveje være begrænset til Benyttelsen af Bevillingshaverens egne Spor til den bestemte Drift. Skal »Eneretten« være andet og mere end en Omskrivning af en simpel Tilladelse, maa den betyde, at Bevillingshaveren i hvert Fald indenfor visse Grænser har en udelukkende Ret til paa Jernbane at besørge Befordringen af Personer og Gods paa vedkommende Sted, med andre Ord en Ret til i et vist Omfang at modsætte sig Etableringen af lignende Virksomheder i vedkommende Egn (Konkurrenceforetagender).

I andre Lande er det ikke ukendt, at der i Lovgivningen indeholdes udtrykkelige Bestemmelser om, hvorvidt Jernbanekoncessionshavere have Ret til at modsætte sig Konkurrencebaners Etablering, men saadanne Bestemmelser kunne være af meget forskelligt Indhold; saaledes fandtes tidligere i Preussen Lovhjemmel for, at en Koncessionshaver havde en almindelig Ret til at modsætte sig Etablering af Konkurrencebaner, men ifølge den nyere tyske Rigslovgivning ville fremtidige tyske Jernbanekoncessioner ikke kunne hjemle Ret til at modsætte sig Anlæg af Parallel- eller Konkurrencebaner¹⁾. En særdeles tydelig Lovbestemmelse i samme Retning indeholdes i Art. 8 i »loi du 11. Juni 1880 relative aux chemins de fer d'intéret local et aux tramways en France«²⁾.

¹⁾ V. STENDEL: Wörterbuch, Bind I, S. 338.

²⁾ »aucune concession ne pourra faire obstacle à ce, qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession«.

Spørgsmaalet bliver herefter, om den danske Lovgivning og Praksis anerkender, at Eneretten til Drift af en Jernbane omfatter en Ret til at modsætte sig Konkurrenceforetagender, samt i bekræftende Fald hvilken Udstrækning der tillægges Bevillingshaverens udelukkende Ret i den ommeldte Henseende, navnlig hvorvidt Eneretten i hvert Fald kun giver Krav paa Fritagelse for Anlæg og Drift af Konkurrencebaner umiddelbart op ad Eneretshaverens Bane, eller om den endog skulde hjemle Fritagelse for Konkurrence af enhver Art (Anlæg af Baner helt eller delvis indenfor det naturlige Opland til Eneretshaverens Bane).

I § 16, 1. Stk. i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 var det stillet Jernbanekoncessionshavere i Udsigt, at der vilde blive tilstaaet dem Fortrinsret til at opnaa Koncession paa Anlæg af Sidebaner til den oprindelige Jernbane. I Medfør af kgl. Resolution af 25. Maj 1844¹⁾, jfr. § 7 i Kundgørelsen af 15. Marts 1845, var der tilsagt »Det sjællandske Jernbaneselskab« en lignende Fortrinsret til Koncession paa andre Jernbaner i Kongeriget, om end kun til 3 bestemt angivne yderligere Jernbaner, men i nyere Jernbanelove og Koncessioner findes ikke Bestemmelser af denne Art.

Ved første Øjekast kunde det imidlertid synes, som om ogsaa en Del nyere *Love* angaaende Meddelelse af Koncessioner paa Jernbaneanlæg gav Hjemmel for Tilstaaelse af en endog særdeles vidt gaaende Ret til at modsætte sig Konkurrenceforetagender til Jernbanedriften (Eneret til Jernbanedrift mellem to eller flere Steder [Byer]), jfr. saaledes Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, § 6: »Regeringen bemyndiges til . . . at meddele Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af følgende private Jernbaner:

1. En Jernbane fra Hornbæk til Gilleleje.«.

Det ligger nær at opfatte Udtryk som disse saaledes, at en Eneretsbevilling til Drift af en Jernbane som fornævnte indbefatter en Eneret til al Jernbanebefordring i Egnen mellem

¹⁾ Se Noten til den i *Ussings Reskriptsamling for 1844* aftrykte Koncession af nævnte Dato.

de nævnte Byer. Det skal dog straks bemærkes, at Lovens § 11 bl. a. bestemmer, at fuldstændige Planer til Anlægget af Banen skulle forelægges Ministeren, og at Bevillingshaveren skal underkaste sig Ministerens Bestemmelse om Banens Retningslinie. Heraf synes at maatte følge, at Eneretten til Driften ogsaa maa være begrænset til at angaa Befordringen ad en saaledes nærmere fastsat Rute, om den end ikke behøver at være begrænset til Befordring ad vedkommende bestemte Spor. Forholdet er da ogsaa det, at de i Henhold til Love af den omhandlede Art udfærdigede Eneretsbevillinger stedse ere affattede i en Form, som viser, at man ikke har opfattet slige Lovbestemmelser som hjemlende et saa vidtgaaende Omfang af Eneretten til Driften som det ovenfor antydede. Nogle Bevillinger, f. Eks. den under 10. Juli 1905 meddelte til Anlæg og Drift af en Jernbane paa Amager, angive udtrykkelig Retningen for Jernbanen i hele dennes Længde. I Reglen lyde Bevillingerne dog i al Almindelighed paa Eneret til Anlæg og Drift af en Jernbane mellem eller forbi bestemt angivne Byer¹⁾, men det fastsættes da tillige, at Ministeren træffer Bestemmelse om Banens Retningslinie²⁾, og Bevillingen lyder saaledes i Virkeligheden kun paa Eneret til en bestemt angiven Linie. I Henhold til den Betragtning, at der efter almindelige Fortolkningsgrundsætninger ikke bør tillægges Undtagelsesbestemmelser, hvorved der gives enkelte private *Eneret* til Udførelse af en vis Virksomhed, en videre rækkende Betydning end fornødent, tør man da næppe lægge mere ind i Bevillingernes Ord end uomtvisteligt hjemlet. Aldeles utvivlsom Hjemmel give Udtrykkene i Bevillingerne kun for Eneret til Anlæg af en bestemt fastslaaet Banelinie og for Benyttelse af denne konkrete Banelinie, og Spørgsmaalet bliver da, om der kan anføres særlige Grunde for at tillægge Eneretten et videre

¹⁾ Jfr. f. Eks. Eneretsbevillinger af 5. November 1908, af 23. Maj 1910 og af 5. Marts 1914, henholdsvis til en Jernbane fra Rudkøbing til Bagenkop med Sidebane til Spodsbjerg, til en Jernbane fra Hjørring over Løkken til Aabybro og til en Jernbane fra Køge til Ringsted.

²⁾ Se de anførte Eneretsbevillingers § 1, 2. Stykke.

Omfang, eller om man bør anse den for begrænset hertil, hvad der i Virkeligheden vil betyde, at Bevillingshaveren med Hensyn til Driften er stillet ganske ens, hvad enten Bevillingen er given med eller uden Eneret. For en saadan Begrænsning af Retten kunde foruden til Bevillingernes egne Udtryk henvises til Lov af 4. Marts 1857 om Anlægget af en Jernbane i Nørrejylland, i hvis § 1 der tales om Meddelelse af Bevilling »til denne Banes udelukkende Brug«. Det bør dog mærkes, at den nævnte Lovs Udtryk i det hele ere singulære, idet der heller ikke gives udtrykkelig Hjemmel for Meddelelse af Eneret til vedkommende Jernbanes Anlæg, men kun til at give »Bevilling til Anlæg af en Jernbane fra . . . til . . .«. Betragte vi de øvrige Love angaaende Meddelelse af Koncessioner til Jernbaners Anlæg og Drift, vil det ses, at de saa godt som alle udtrykkelig give Hjemmel for *Eneret saavel til Anlæg som til Drift* af en kun i løse Træk betegnet Jernbane¹⁾. Da det nu ikke kan anses for rimeligt, at alle de paagældende Love skulde have benyttet Udtrykket »Eneret til Drift (Benyttelse)« i

¹⁾ Jfr. Lov af 20. August 1853, § 1 (»Eneret til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane mellem København og Helsingør«), Lov af 16. Februar 1856 (»Koncession til udelukkende Anlæg og Brug af en Jernbane fra København til Helsingør med Sidebaner«), Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872, § 1 (»Eneret til Anlæg og Drift af en . . . Jernbane, der gaar ud fra Nykøbing og føres i vestlig eller sydlig Retning, saaledes at den forbinder Maribo, Nakskov og Rødby og udmunder enten paa Syd- eller Vestkysten af Lolland ved dybt Vand«), Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873, § 1 (»Eneret til Anlæg og Drift af: 1) en Jernbane fra et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane, ikke nordligere end Hillerød, til Frederikssund, 2) . . .«), Lov Nr. 72 af s. D., § 1 (»Eneret paa Anlæg og Benyttelse af: a) en Jernbane fra Odense over Kværndrup til Svendborg eller dens Havn, b) . . .«), Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889, § 1 (»Eneret til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Frederikshavn til Skagen«), Lov Nr. 52 af 12. April s. A., § 1 (»Eneret til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Horsens til Tørring«), Lov Nr. 53 af s. D., § 1 (»Eneret til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Vejle til Give«), Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894, § 1 (»Private Jernbaner, til hvis Anlæg og Drift der af Regeringen . . . meddeles Eneretsbevilling«), sammenholdt med § 9 (»De i denne Lovs §§ 1—8 givne Bestemmelser komme til Anvendelse paa følgende Jernbaner: . . . 1. En Jernbane fra Nykøbing til Holbæk . . .«) samt Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, § 6 (»Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af følgende private Jernbaner: . . . 1. En Jernbane fra Hornbæk til Gilleleje, 2. . . .«).

Stedet for Udtrykket »Tilladelse til Drift (Benyttelse)«, hvis det ikke havde været Hensigten at indrømme Bevillingshaveren noget andet og mere end en simpel Tilladelse til Driften, ledes man til at antage, at der ved Bevillingen »med Eneret til Drift« virkelig maa være indrømmet Indehaveren et vist Krav paa at fritages for Konkurrenceforetagender. Det synes ogsaa stemmende med en naturlig Forstaaelse af Udtrykkene i de paagældende Love og Eneretsbevillinger at anse *Bevillingshaveren* som *beføjet til at modsætte sig, at der ved Siden af (parallelt med) og umiddelbart op ad den Jernbane, til hvis Anlæg og Drift der er tilstaaet ham Eneret, anlægges og drives andre Jernbaner*. Derimod ses de paagældende Bestemmelser ikke at kunne hjemle Bevillingshaveren Ret til at modsætte sig Etablering af andre Jernbaner, som kunne paaføre hans Jernbane nogen Konkurrence (berøve Banen noget af dens Opland), saasom Sidebaner, Nabobaner, som dog ligge saa fjernt, at de i hvert Fald i Hovedsagen opfylde en anden Opgave end den første Bevillingshavers Jernbane, eller nye Forbindelsesbaner (ad en anden Linie end den første Bevillingshavers Jernbane) mellem Byer, som allerede ere forbundne ved den første Bevillingshavers Jernbane.

Det vil i Almindelighed ikke volde Vanskelighed at drage Grænsen mellem Konkurrencebaner af den førstnævnte og af den anden Slags (de forbudte og de tilladelige Konkurrencebaner). Til de første maa henregnes foruden Baner, som i hele deres eller den oprindelige Banes Udstrækning ligge lige op ad denne, ogsaa saadanne som paa ubetydelige Strækninger f. Eks. som Følge af Terrainvanskeligheder afvige noget fra den oprindelige Jernbane. Afgørelsen af, hvorvidt en projekteret Jernbane bør kunne komme til Udførelse, uagtet den i nogen Grad vil komme til at berøre en ældre Jernbanes Interesser, træffes af Lovgivningsmagten som den Myndighed, der tager Bestemmelse om Meddelelse af Koncessioner til Jernbaneanlæg saavel som om Anlæg af nye Statsbaner, og herhen hørende Spørgsmaal ville af denne Grund næppe kunne paakendes af Domstolene. Nogen Fare for, at Lovgivnings-

magten ved Bestemmelsen angaaende Anlæg af nye Jernbaner skulde overskride Grænserne for, hvad der kan anses for hjemlet, og derved krænke Eneretshaverens Ret, vil dog ikke let være tænkelig allerede af den Grund, at det maa paahvile saavel Administrationen som Lovgivningsmagten — dels af Hensyn til Publikum, som benytter Banerne, dels ogsaa i mange Tilfælde af Hensyn til Statskassen, som er interesseret i de fleste bestaaende private Jernbaner, — at paase, at der ikke etableres Jernbaner, som savne naturlige Eksistensbetingelser.

Nogen Domstolsafgørelse vedrørende Spørgsmaalet om Enerettens Omfang ses ikke at foreligge.

Administrationens Stilling til Spørgsmaalet maa i det hele siges at have været i Overensstemmelse med det her antagne. Det kunde vel synes, som om Indenrigsministeriet i en Skrivelse af 29. April 1871¹⁾ til Ingeniør A. KEIFLER er gaaet videre i Retning af at anerkende Eneretten som udelukkende Etablering af Konkurrenceforetagender, end det ifølge det foran udviklede kan anses for stemmende med Lovgivningen, idet Ministeriet i nævnte Skrivelse har udtalt, at samme ansaa det for tvivlsomt, om ikke et paatænkt Anlæg af en Jernbane fra København til Skodsborg og eventuelt til et Punkt mellem Hørsholm og Rungsted »vilde komme i Strid med den det sjællandske Jernbaneselskab i Henhold til Lov af 19. Februar 1861 tilstaaede Eneret paa Anlæg af en Bane mellem København og Jægersborg Dyrehave«. I dette Tilfælde synes Ministeriet saaledes at have været tilbøjeligt til at anse Selskabets Eneret for omfattende en Ret til at modsætte sig Etableringen af en Konkurrencevirksomhed i hele den paagældende Egn. Det skal dog fremhæves, at Tilfældet i den Henseende var særligt, at Loven af 19. Februar 1861 § 1 i Modsætning til andre Love om Jernbanekoncessioner er affattet saaledes, at der, saa længe det sjællandske Jernbaneselskabs Jernbane fra København til Jægersborg Dyrehave ikke var anlagt eller i hvert Fald færdigprojekteret, næppe kunde have været til-

¹⁾ Utrykt.

staaet andre Adgang til Anlæg af nogen Jernbane fra København til Jægersborg Dyrehave; men dertil kommer, at Beliggenheden af den af Ingeniør KEIFLER projekterede Jernbane, forsaavidt angik Strækningen fra København til Klampenborg, var saa nær ved det sjællandske Jernbaneselskabs Bane, at de to Baner for nævnte Stræknings Vedkommende i enhver Henseende maatte siges at komme til at udføre ganske samme Opgave, hvorfor de ogsaa ifølge det foran hævdede maatte anses for uforenelige.

I Skrivelser af 19. Marts¹⁾ og 1. April 1873²⁾ henholdsvis til vedkommende Folketingsudvalg angaaende nogle Jernbanelovforslag og til Hørsholm Distrikts økonomiske Selskab udtaler Ministeriet derefter, at man vel ikke kan anse det sjællandske Jernbaneselskab »for ubetinget berettiget til, støttet paa den samme i Henhold til Lov 19. Februar 1861 § 1 givne Koncession til udelukkende Anlæg og Benyttelse af en Jernbane til Jægersborg Dyrehave, at modsætte sig ethvert Jernbaneanlæg, der vil kunne komme til at træde i Konkurrence med denne Bane«, men at man paa den anden Side maa finde det utvivlsomt, »at Hensynet saavel til Selskabet som til Statens Interesse som Garant for dette og til Hensigten med de i Lov 19. Februar 1861 § 1 brugte Udtryk byder i ethvert Fald kun at tillade slige konkurrerende Baner, naar Talen er om Jernbaneanlæg af større almindelig Interesse, hvori den forommeldte med Selskabets Anlæg konkurrerende Trafik fremtræder som et ganske underordnet Punkt«. I førstnævnte Skrivelse betegnes Selskabets Ret i øvrigt senere hen som »den, i alt Fald moralske Ret«, som tilkommer Selskabet.

Ganske i Overensstemmelse med den foran hævdede Opfattelse er dernæst Skrivelse af 22. August 1900²⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til den kgl. Kommissarius ved de lolland-falsterske Jernbaner, hvori besvares benægtende en fra Bestyrelsen for det lolland-falsterske Jernbaneselskab fremkommen Forespørgsel bl. a. om, hvorvidt den Omstændighed, at

¹⁾ Rigsdagstidende for 1872—73, Tillæg B., Sp. 1076—77.

²⁾ Utrykt.

»De danske Sukkerfabrikker« benyttede de af samme paa Lolland anlagte Roebaner (som tildels førte gennem de lollandske Jernbaners nærmeste Opland) til Transport af andre Varer end Roer og andre til Roedyrkningen hørende Materialier, maatte være i Strid med den Jernbaneselskabet under 29. Marts 1873 meddelte Eneret til Befordring af Personer og Gods mellem de for den lollandske Jernbane angivne Punkter.

Koncessionshaverens Stilling er ifølge det anførte almindeligvis den, at han *kun kan modsætte sig, at andre Jernbaner (Statsbaner eller private Jernbaner) etableres i Nærheden af hans Bane, forsaavidt de nye Jernbaner skulle anbringes ved Siden af og umiddelbart op ad Koncessionshaverens Bane.* Anlæg af andre Konkurrencebaner kan han ikke modsætte sig, og saaledes f. Eks. heller ikke Anlæg af nye Baner, der føres ind til Byer, som ligge ved Koncessionshaverens Bane, eller som endog til Endepunkter faa de samme Steder (Byer), som danne Endepunkter for Koncessionshaverens Jernbane. Langt tvivlsommere er det derimod, om Koncessionshaveren i Mangel af særlig Hjemmel i saa Henseende skulde kunne tilpligtes at lade andre Baner faa *direkte Tilslutning til Stationer paa den Bane, paa hvilken han har Koncession.* Bestemmelsen i § 2, 2. Stk. i Lov Nr. 44 af 4. Maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig synes at forudsætte, at Ordningen af saadanne Forhold i Mangel af positiv Bestemmelse maa ske ved mindelig Overenskomst mellem Parterne. Det skal dog bemærkes, at nyere Love om Meddelelse af Eneretsbevillinger paa Anlæg og Drift af Jernbaner pleje at indeholde Bestemmelse om, at Bevillingshaverne ere underkastede de Bestemmelser, som Ministeren fastsætter med Hensyn til gensidig Tilslutning og Drift, naar Sidebaner fremtidig ønskes satte i Forbindelse med vedkommende Jernbaner, jfr. saaledes § 11 c, i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908. En hertil svarende Bestemmelse optages i Eneretsbevillingerne, se f. Eks. § 26 i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted.

I Tilfælde, hvor to Steder (Byer) forbindes med hinanden ved to eller flere Jernbanelinier (der atter hver for sig kunne bestaa af en eller flere Jernbaner) bliver Stillingen ifølge det foran udviklede — forsaavidt de to eller flere Linier udelukkende ere private Jernbaner, — den, at Ejerne af den ene Linie ikke kunne modsætte sig, at Jernbanetrafik mellem Stederne (Byerne) foregaar ad de andre Linier; ingen af Linierne har Eneret til Trafikken, men alle ere ligeberettigede til Besørgelse af hele Trafikken eller en Del af denne.

Er derimod en af Linierne Statsbane, indtræder almindeligvis en særlig Begrænsning i den Koncessionshaveren tilstaaede Ret, idet Staten plejer ved derom i Jernbanekoncessionerne optagen Bestemmelse at forbeholde sig selv Eneretten til Besørgelse af Jernbanetrafikken mellem de Steder (Byer), som ere forbundne saavel ved en Statsbanelinie som ved en med denne korresponderende Privatbane (eller flere saadanne), jfr. f. Eks. den under 11. April 1881 meddelte Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Odense til Bogense, 1. Stk., 2. Punktum, hvori det hedder: »idet vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring«¹⁾. En ligelydende Bestemmelse findes optagen i alle nyere Koncessioner og forekommer første Gang i Koncession af 12. November 1875 paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Aarhus til Ryomgaard. Den optoges i Udkastet til denne Koncession paa Forslag af Direktøren for de jyske Statsbaner i den Hensigt at sikre Statsbanerne, at disse fremdeles beholdt udelukkende Ret til Befordringen mellem Aarhus og Randers, med hvilken By den projekterede Privatbane vilde faa Forbindelse over Jernbanen fra Grenaa over Ryomgaard

¹⁾ Den efterfølgende Fremstilling er næsten ordlydende den samme som en Del af Bilag 63 til den af Statsbaneudvalget af 1911 den 24. April 1913 afgivne Betænkning; men Sammenhængen er den, at den der givne Fremstilling af Forfatteren til nærværende Afhandling er udarbejdet paa Grundlag af Forarbejderne til den her foreliggende.

til Randers. Medens Ordlyden af Bestemmelsen i dette Tilfælde ganske svarede til de bestaaende Forhold (en Forbindelse mellem 2 Statsbanestationer over 2 forskellige private Jernbanelinier), synes det mindre naturligt, at ligelydende Bestemmelse er optagen ogsaa i Koncessioner paa Privatbaner, som ere anlagte direkte mellem 2 Statsbanestationer, jfr. f. Eks. Eneretsbevillingen af 15. August 1898 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Lyngby til Vedbæk. I Praksis er Bestemmelsen dog ogsaa i saadanne Tilfælde forstaaet saaledes, at der er forbeholdt Statsbanerne Ret til hele Trafikken mellem vedkommende Statsbanestationer. I nyere Eneretsbevillinger har man dog ogsaa givet den paagældende Bestemmelse et til Tanken bedre svarende Udtryk¹⁾, jfr. saaledes Eneretsbevilling af 27. Marts 1912 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Præstø til Mern og senere Bevillinger. Naturligvis er det i Praksis i adskillige Tilfælde ikke let at overholde Bestemmelser som de omhandlede om Trafikkens Ledelse over Statsbanelinierne, særlig forsaavidt angaar Persontrafikken; i andre Tilfælde ere saadanne Bestemmelser overflødige, fordi Forholdene ikke indbyde til Benyttelse af vedkommende private Baner som Forbindelse mellem to Statsbanestationer, ligesom Regeringen allerede gennem den samme tillagte Ret til Fastsættelse af Privatbanernes Takster er i Stand til at opnaa det samme, som tilsigtes ved de omhandlede Forbehold i Koncessionerne, idet Privatbanernes Takster oftere sættes noget højere end Statsbanernes og kun sjældent og paa enkelte Punkter ere lavere end disse.

Da de foran omhandlede Bestemmelser i Koncessionerne ikke udtrykkelig foreskrive, at vedkommende Trafik *skal* foregaa ad Statsbanen, men kun tage Forbehold til Fordel for Statsbanerne, ses der intet at være til Hinder for, at Statsbanerne (Ministeriet for offentlige Arbejder) frafalde Retten til at benytte Bestemmelserne til deres yderste Konsekvenser.

¹⁾ »Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring«.

I Praxis har man da ogsaa i enkelte Tilfælde undladt at udnytte de paagældende Bestemmelser i visse Retninger. Det er saaledes i § 13 i en af Ministeriet for offentlige Arbejder den 20. Januar 1910 stadfæstet Overenskomst om Aalborg—Hvalpsund Jernbanes Tilslutning til Statsbanerne fastsat, at Godstrafikken mellem Aars (loko) paa den ene Side og Svenstrup (loko) og Aalborg (loko) paa den anden Side skal foregaa over Privatbanen, naar Transport over Statsbanerne ikke er forlangt. Endvidere er det ved de under 16. September 1908 af Ministeriet stadfæstede Forbindelsestariffer mellem Statsbanerne og Svenstrup—Nibe—Aars Jernbane samt Privatbanerne fra Aalborg til Hadsund, fra Fjerritslev over Nørre Sundby til Frederikshavn og fra Thisted til Fjerritslev tilladt, at Forbindelsen mellem forskellige af de Statsbanestationer, som ligge nærmest ved de private Baners Endepunkter, foregaa over Privatbanerne, dog bruges Privatbanerne ikke som egentlige Transitstrækninger.

I den seneste Tid har Ministeriet, samtidig med at opretholde den foran ommeldte Bestemmelse i nye Eneretsbevillinger, tilkendegivet de paagældende Bevillingshavere, at Forbeholdet om Statens Eneret til Befordringen mellem de to Statsbanestationer, som danne vedkommende Privatbanes (Privatbaners) Endepunkter, ikke vilde blive opretholdt, forsaavidt angaar Lokaltrafikken mellem selve disse to Stationer, jfr. Ministeriets Skrivelser af 11. Marts 1914¹⁾ og af 6. Juli s. A.¹⁾, henholdsvis til Bevillingshaverne paa Kjøge—Ringsted Jernbane og til Bevillingshaverne paa Hammel—Thorsø Jernbane. Endvidere har Staten i et enkelt Tilfælde ved Meddelelse af Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane, nemlig en elektrisk Jernbane mellem Randers og Aarhus, aldeles frafaldet det foran omhandlede, til Bedste for Statsbanerne tagne Forbehold, jfr. Eneretsbevillingen af 3. Marts 1913, i hvilken en Bestemmelse af det her omhandlede Indhold slet ikke er optaget.

¹⁾ Utrykt.

Forbehold af tilsvarende Art som de foran omhandlede til Fordel for Statsbanerne ses ikke i noget Tilfælde ved Koncessioners Meddelelse at være taget til Fordel for bestaaende Privatbaner, hvis Stationer sættes i Forbindelse med nye Privatbaner.

De foran omhandlede Koncessioner (Eneretsbevillinger) tilstaaes sædvanligvis for et begrænset Tidsrum.

Med Hensyn til *Jernbaner* blev det i saa Henseende i § 29 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 angaaende Betingelserne for Anlæg af Jernbaner i Hertugdømmerne fastsat, at »Koncessionens korteste Varighed bestemmes til 50 Aar fra den Dag at regne, da Banen aabnes«. Her var altsaa kun fastsat en Minimalfrist, men det forudsattes, at Koncessionerne kun vilde blive meddelte for et begrænset Tidsrum, jfr. den til Grund for Bekendtgørelsen liggende Kommissionsindstilling, hvori det udtales, at Kommissionen ikke har turdet bedømme, hvilket Tidsrum der maatte være passende, men skønnet, at det i hvert Fald næppe kunde sættes til mindre end 50 Aar. I de siden da givne Jernbanelove er der sædvanligvis fastsat en bestemt Frist for Varigheden af Koncessionerne (Eneretsbevillingerne), i ældre Love 100 Aar med Indløsningsret for Staten efter en vis Frist eller 50 Aar uden Bestemmelse i saa Henseende, jfr. Lovene af 16. Februar 1856, 15. Februar 1857 og 4. Marts 1857, i senere Love 80 Aar med Indløsningsret for Staten efter Forløbet af 25 Aar eller et noget lignende Tidsrum, jfr. Lovene af 23. Maj 1873 og af 4. Maj 1875. Ifølge § 4 i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 kunde Eneretsbevillinger i Henhold til denne Lov meddeles for Tidsrummet indtil 1. Januar 1990 (med Indløsningsret for Staten efter 25 Aars Forløb fra vedkommende Banes Aabning, se Lovens § 5 i) og ifølge § 10 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 kunne Eneretsbevillinger i Henhold til denne Lov meddeles for Tidsrummet indtil 1. Januar 2008 (ligeledes med Indløsningsret for Staten efter 25 Aars

Forløb, se Lovens § 11 i). I enkelte ældre Love var aldeles ikke fastsat nogen Tidsfrist for Koncessionernes Varighed, jfr. saaledes Lov af 31. Juli 1853, Lov af 20. November 1868 og Lov af 26. Februar 1869. I den i Henhold til Loven af 20. November 1868 den 8. Januar 1869 meddelte Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane mellem Maribo og Bandholm er heller ikke fastsat nogensomhelst Frist for Koncessionens Varighed, ligesom der ikke er forbeholdt Staten nogen Ret til Indløsning af Banen.

Ingen af Jernbanelovene indeholder Hjemmel for *Forlængelse* af Koncessionerne ud over den ved Lovene fastsatte længste Frist, og udover denne kunne Koncessionerne derfor i intet Tilfælde udstrækkes, hvorimod der hertil maa kræves *ny Lovhjemmel*, jfr. den udtrykkelige Udtalelse i § 4 i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 og i § 10 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908: »ved Enerettens Udløb tilkommer det Lovgivningsmagten at træffe Bestemmelse om Banernes fremtidige Ordning og Ejendomsforhold«.

Hvad angaar *Sporveje* er Forholdet det, at Tidsrummet, for hvilket Eneretsbevilling kan meddeles, i alle tre Sporvejslove er fastsat til *i det højeste 40 Aar*, men det er forudsat, at Bevillingerne ikke altid gives for saa lang Tid. For længere Tid end 40 Aar kan Eneret under ingen Omstændigheder meddeles, selv ikke hvor baade Ministerium og Kommunalbestyrelse ere enige derom.

Ifølge § 1 i Loven af 23. Januar 1862 kunde Eneret for et længere Tidsrum end 20 Aar dog kun tilstaaes paa den Betingelse, at det hele Anlæg ved Koncessionens Udløb uden Vederlag tilfaldt Staten som Ejendom. Forsaavidt Eneretten var meddelt for længere Tid end 20 Aar, saavel som i det Tilfælde, at Koncessionen vel var given for et kortere Tidsrum, men dog paa den Betingelse, at Anlægget ved Koncessionsfristens Udløb skulde tilfalde Staten (en Betingelse, som formentlig meget vel maatte kunne knyttes til Meddelelsen af Koncessionen i saadant Fald), var Regeringen udelukket fra paa egen Haand at forlænge Fristen for Koncessionens Gyldig-

hed, men der maatte hertil udkræves ny Lovhjemmel. I andet Fald maatte Fristen af Ministeriet formentlig kunne forlænges, saa at Koncessionen kom til at gælde i det hele for indtil 40 Aar, dog kun efter indhentet Betænkning fra vedkommende Vejautoriteter.

Loven af 20. Februar 1875 indeholder en udtrykkelig Bestemmelse om, at Tidsfristen for en meddelt Eneretsbevilling kan forlænges af Ministeren, forsaavidt den lokale Myndighed (∴ vedkommende Kommunalbestyrelse) *anbefaler* det (∴ samtykker, jfr. Afsnit 3, Side 59). Da Loven kun gav Hjemmel for Tilstaaelse af Eneret i et Tidsrum af indtil 40 Aar, kan fornævnte Bestemmelse opfattes saaledes, at Forlængelse alene kunde ske, naar Koncessionen oprindelig var given for mindre end 40 Aar, og kun saaledes, at Eneretten i det hele kom til at gælde for højst 40 Aar. Da imidlertid Hjemfaldsretten her tilkom Kommunen, og dens Anbefaling var nødvendig til en Fornyelse, maa det vistnok rettest antages, at Forlængelse af Fristen kunde finde Sted, selv om Eneretten oprindelig var given for fulde 40 Aar, dog kun for saa lang Tid, som Kommunen vilde gaa med til, og aldrig for mere end 40 Aar hver Gang.

Ved Loven af 10. April 1895 § 1, 2. Stk., bestemmes det dernæst, at de i Henhold til denne Lov givne Eneretsbevillinger — som ifølge §'ens 1. Stk. kunne meddeles for et Tidsrum af indtil 40 Aar, regnet fra Anlæggenes Aabning for Driften — efter Udløbet af det Tidsrum, for hvilket der er meddelt Eneret, kunne fornyes under Iagttagelse af de i Loven indeholdte Bestemmelser. Denne Bestemmelse maa formentlig forstaas saaledes, at Koncessionshaveren, naar Fristen for Koncessionen er udløben, *forsaavidt behørig Overenskomst foreligger med vedkommende kommunale Styrelse, kan opnaa ny Koncession for et Tidsrum af indtil 40 Aar*. Det tør vistnok antages, at Udtrykket »forny« ikke bør tages saa bogstaveligt, at det ny Tidsrum for Koncessionen nødvendigvis skulde være netop det samme som det tidligere. Indenfor den yderste Grænse af 40 Aar maa det formentlig kunne fastsættes baade større og mindre.

Saadan Fornyelse af Koncessionen maa kunne ske flere Gange; men til Meddelelse af Eneret for mere end 40 Aar i noget Tilfælde kræves ny Lovhjemmel.

Det Spørgsmaal kan rejses, om *en simpel Tilladelse uden Eneret* til Anlæg og Drift af en Jernbane eller Sporvej kan gives for et længere Tidsrum end en Eneretsbevilling. Da Tilladelse til Anlæg og Drift af en *Jernbane* ikke kan meddeles uden speciel Lovhjemmel, og da Tidsrummet for Tilladelsen ligeledes plejer at fastslaaes ved Loven, vil det let ses, at Forholdet bliver det samme, hvad enten der til Tilladelsen knyttes Eneret eller ej. Som foran omhandlet, synes Udtrykket Koncession i Lovgivningen at være benyttet som enstydigt med Koncession med Eneret, og saavidt ses, findes der kun een Jernbanelov, nemlig Loven af 17. Marts 1856, som end ikke benytter Udtrykket Koncession, men alene taler om »at bevilge Anlægget af en Jernbane«, men, som oplyst foran Side 88, har man i Praxis ved Meddelelsen af Koncession i Henhold til nævnte Lov ikke lagt Vægt paa det i Loven benyttede Udtryk, men tilsyneladende anset sig beføjet til at meddele Koncession med Eneret.

Hvad angaar en simpel Tilladelse (uden Eneret) til *Sporvejsdrift*, synes det i hvert Fald stridende mod Aanden i Sporvejslovene at meddele en saadan Tilladelse for længere Tid end for 40 Aar, da Tilladelsen vilde virke lige saa præjudicerende som en Eneretsbevilling for Benyttelse paa anden Maade af vedkommende Gade eller Vej, jfr. iøvrigt hvad der er bemærket foran i Afsnit 3, Side 66—67.

Tilladelsen (Eneretsbevillingen) til Anlæg og Drift af Jernbaner eller Sporveje meddeles mange Steder kun med Forbehold af, enten at Anlægene med Tilbehør ved Udløbet af det Tidsrum, for hvilket Tilladelsen (Eneretten) er meddelt, uden Vederlag eller mod nærmere bestemt Vederlag tilfalder Stat eller Kommune (*Hjemfaldsret*), eller at Staten eller Kommunen allerede inden Udløbet af Koncessionstiden, men efter Forløbet af et nærmere fastsat kortere Tidsrum er berettiget til at kræve sig Anlægene med Tilbehør overdragne mod et

nærmere bestemt Vederlag (*Indløsningsret*). Bestemmelser af disse Arter have ogsaa Hjemmel i dansk Ret.

Hvad angaar *Jernbaner* indeholdt den ældste Bestemmelse angaaende Meddelelse af Jernbanekoncessioner, nemlig fornævnte Bekendtgørelse af 18. Maj 1840, intet i saa Henseende, og af Motiverne til Bekendtgørelsen fremgaar det, at Aarsagen hertil var den, at man frygtede, at Bestemmelser som de foran ommeldte vilde afskrække private fra at indlade sig paa Anlæg af de Jernbaner, hvorom der var Tale. I de senere fremkomne Jernbanelove findes heller ikke Hjemmel for nogen vederlagsfri Hjemfaldsret, hvorimod en stor Del af Lovene og den aldeles overvejende Del af de i Henhold til disse meddelte Jernbanekoncessioner hjemler Staten Ret til efter Forløbet af en Række Aar (i senere Tid altid 25 Aar) af Koncessions-tiden at overtage den paagældende Bane med Tilbehør og med derpaa hvilende Forpligtelser enten mod Udredelsen af et Vederlag lig det tyvedobbelte af Gennemsnittet af Banens Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der gaa forud for det Aar, i hvilket den forlanges overdragen til Staten, eller mod Udredelsen af en Sum, der svarer til den Kapital, som bevislig er anvendt til Anlægget af Banen, jfr. bl. a. Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 i og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 i samt § 34 i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted. Ved de omhandlede Bestemmelser er der forbeholdt Staten Valget mellem de to nævnte Overdragelsesmaader, og der kan i begge Tilfælde efter uvillige Mænds Skøn fradrages i Vederlaget et passende Beløb, saafremt Banen med Tilbehør ikke paa Overdragelsens Tid i enhver Henseende findes i fuldstændig og vel vedligeholdt Stand. Endvidere pleje Koncessionerne at indeholde en Bestemmelse om, at der i Tilfælde af Meningsulighed mellem Ministeren og Bevillingshaveren om, hvorledes Banens Nettoudbytte skal beregnes, træffes Afgørelse ved Voldgift, jfr. § 35 i fornævnte Eneretsbevilling.

Om Forholdet ved Enerettens Udløb, naar der ikke ved

den paagældende Lov er tillagt Staten nogen Indløsningsret, henvises til, hvad der udvikles nedenfor i Afsnit 12.

Med Hensyn til *Sporveje* var Forholdet oprindelig det, at Sporvejsanlægene i alle Tilfælde, hvor Eneretsbevilling var tilstaaet for et længere Tidsrum end 20 Aar, ved Koncessionens Udløb uden Vederlag tilfaldt *Staten* som Ejendom (altsaa *en egentlig Hjemfaldsret*), jfr. Loven af 23. Januar 1862 § 1, sidste Stykke. Ved de senere Sporvejslove er der ikke hjemlet Staten nogen Ret til uden, ejheller mod Vederlag at overtage Sporvejsanlæg; derimod er der indrømmet *vedkommende Kommuner* saadan Ret, men kun mod Udredelse af Vederlag. I saa Henseende er det i Loven af 20. Februar 1875, 3. Punktum, bestemt, at den Købstads-, Amts- eller Sognekommune, paa hvis Grund Sporet er lagt, er berettiget til *ved Enerettens Udløb* at vælge mellem enten at fordre Sporet fjernet og Gaden eller Vejen atter istandsat for Koncessionshaverens Regning, eller at fordre sig Sporet med dertil hørende Driftsmateriel overdraget for et Beløb, der fastsættes ved Taksation af uvillige, inden Retten udmeldte Mænd. Uagtet der intet siges derom i Loven, synes det naturligst at antage, at Kommunen, naar den valgte at fordre sig Sporvejen overdragen efter Vurdering, var berettiget til selv at fortsætte Sporvejsdriften efter dertil erhvervet Bevilling. Lov Nr. 96 af 10. April 1895 indeholder dernæst nye, udførligere Bestemmelser om de paagældende Kommuners Adgang til Overtagelse af Sporveje, til hvis Anlæg og Drift der er meddelt private Eneretsbevilling. Ved Lovens § 2, 1. Stk., er det fastsat, at vedkommende kommunale Styrelse har Ret til *efter Forløbet af 20 Aar* fra Anlæggets Aabning for Driften med mindst 1 Aars Varsel at fordre sig Sporene med dertil hørende Bygninger, Heste, Driftsmateriel, Oplagspladser, Depoter og alt øvrigt Tilbehør til Driften og Anlægget overdragne for en Sum, der fastsættes af uvillige inden Retten udmeldte Mænd (*altsaa en Indløsningsret*). Der gives dernæst nærmere Bestemmelser for Fremgangsmaaden ved Vurderingen, hvoraf ses, at der ikke

skal gives Vederlag for selve Eneretten til at drive Sporvejen (Koncessionens Værdi), jfr. i øvrigt om disse Bestemmelser nærmere Udviklingen nedenfor Side 120—124. Det tilføjes derefter: »Tilsigtes der ved Sporvejsanlæg en Udvidelse af et allerede bestaaende Sporvejsnet, kan den kommunale Styrelse forbeholde sig at overtage dette Anlæg paa et tidligere Tidspunkt end efter Forløbet af 20 Aar sammen med hele Sporvejsnettet eller med en Del af dette«. Endelig hedder det:

»Naar saadan Overdragelse har fundet Sted, kan den kommunale Styrelse fortsætte Driften med den bevilgede Eneret og i øvrigt paa de for Driften approberede Betingelser. Ændringer i disse Betingelser kunne efter den kommunale Styrelses Indstilling foretages af Ministeren.«

Vedkommende Kommunalbestyrelse kan altsaa i de i §'en nævnte Tilfælde fordre sig Sporvejsanlægget overdraget efter Vurdering, og derefter fortsætte Driften med den bevilgede Eneret paa de hidtil gældende eller eventuelt ændrede Betingelser.

Hovedbestemmelsen i §'en, der jo kun faar Betydning, hvor Koncessionen er meddelt den private for længere Tid end 20 Aar, har til Hensigt at aabne Kommunen Adgang til at blive Herre over Anlægget, hvis Kommunens Interesser eller Befolkningens Tarv skulde kræve en anden Ordning end den ifølge Koncessionen bestaaende (jfr. Motiverne til det oprindelige Lovudkast). Den giver Kommunen Ret til efter de 20 Aars Forløb at overtage Sporvejen i Koncessionstiden *for Resten af denne Tid*, uden Hensyn til, at Koncessionen er tilstaaet den private for længere Tid, og uden at give Erstatning for, hvad selve Koncessionen er værd. Bestemmelsen vilde blive særlig betydningsfuld, hvis man antog, at Ministeren kunde tilstaa en Koncession for længere Tid end billiget af Kommunalbestyrelsen. Efter det foran i Afsnit 3, Side 61 udviklede tør Ministerens Beføjelse dog ikke anses for at være saa vidtrækkende, og Bestemmelsen faar derfor formentlig kun Anvendelse i Tilfælde, hvor Kommunalbestyrelsen selv

har samtykket i, at Koncessionen gaves for længere Tid end 20 Aar.

Der kan formentlig intet være til Hinder for, at der ved den mellem Eneretsansøgeren og Kommunen afsluttede Overenskomst forbeholdes denne Ret til inden Forløbet af 20 Aar at overtage Sporvejen paa lignende Vilkaar som de i § 2, 1. Stk. omhandlede. 20-Aars Fristen er alene fastsat af Hensyn til den private Koncessionshaver, som naturligvis paa Forhaand maa kunne gaa ind paa en Begrænsning af Fristen. Bestemmelsen i § 2, 1. Stk., sidste Punktum maa derfor forstaas som sigtende til et *ensidigt* Forbehold fra Kommunalbestyrelsens Side, mod Eneretsansøgerens Ønske, altsaa udenfor Overenskomsten. Da Eneretsansøgeren, naar han derefter modtager Eneretsbevillingen, dog underkaster sig Bestemmelsen om Kommunens Ret til Overtagelsen og saaledes stilles ligesom den, der paa Forhaand har samtykket, bliver Bestemmelsen i § 2, 1. Stk., sidste Punktum i øvrigt ikke af stor Betydning, idet den tilsyneladende reduceres til en Lovudtalelse om, at et Forbehold af den omhandlede Art er hensigtsmæssigt og ønskeligt, og at Ministeren ikke bør nægte at approbere et saadant. Bestemmelsen har dog ogsaa et andet Formaal, jfr. nedenfor. I det til Grund for Loven liggende Lovforslag gik Bestemmelsen i § 2, 1. Punktum ligeledes ud paa, at Kommunen (Vejbestyrelsen) kun skulde have Ret til Overtagelsen, naar den derom paa Forhaand havde taget Forbehold, men Bestemmelsen ændredes saaledes, at Retten altid tilkommer Kommunen efter Forløbet af de 20 Aar, idet man ansaa det for rettest, at Kommunen skulde have den omhandlede Ret; selv om den kommunale Styrelse ved Eneretsbevillingens Meddelelse havde undladt at stille Krav herom eller endog havde frafaldet Indløsningsretten¹⁾. Ifølge den saaledes givne Begrundelse for Bestemmelsens endelige Affattelse maa det antages, at en Kommunalbestyrelse ikke kan fraskrive Kommunen Indløsningsretten.

¹⁾ Rigsdagstidende for 1894—95, Tillæg B. Sp. 695.

Det kunde synes lidet vel begrundet, at Bestemmelsen i Lovforslagets § 2, 1. Stk., sidste Punktum ikke ligeledes ændredes, saaledes, at den der hjemlede Ret ogsaa tillagdes Kommunen, selv om Kommunalbestyrelsen ikke forud havde taget Forbehold. Hvad iøvrigt Indholdet af den her omhandlede Lovbestemmelse angaar, er Hensigten dermed at fastslaa, at Forholdet, naar et allerede bestaaende Sporvejsanlæg udvides i Medfør af en Tillægskoncession, bør ordnes saaledes, at Udvidelsen deler Skæbne med det oprindelige Anlæg eller dog den Del af samme, af hvilken Udvidelsen er at anse som en Fortsættelse, saaledes at Kommunen, hvis det oprindelige Anlæg f. Eks. er 10 Aar gammelt og derfor af Kommunen kan fordres indløst efter yderligere 10 Aars Forløb, kan forbeholde sig ligeledes efter Forløbet af 10 Aar efter Tillægskoncessionens Meddelelse at indløse ogsaa Udvidelsen af Anlægget sammen med det oprindelige Anlæg (eller en Del af dette). Meningen er derimod ikke at udtale, at den kommunale Styrelse, hvor en Sporvej, der f. Eks. er 10 Aar gammel, udvides, skal kunne forbeholde sig at overtage saavel den oprindelige Sporvej som Udvidelsen tidligere end 20 Aar efter det oprindelige Anlægs Aabning for Driften. Imidlertid har Kommunalbestyrelsen ifølge det foran udviklede det i sin Magt at modsætte sig Sporvejens Udvidelse paa andre Betingelser end dem, den billiger, og derved vilde den ogsaa *faktisk* kunne tvinge Eneretsansøgeren til at tilstaa Kommunen en Indløsningsret inden den nævnte Frist, om end en saadan Fremgangsmaade vilde være mindre stemmende med Lovens Tanke.

Angaaende Fastsættelsen af den Erstatning, Kommunen skal give Koncessionshaveren ved Overtagelsen, er det i § 2, 2. Punktum i Loven af 10. April 1895 fastsat, at der til Grundlag for Vurderingen bliver at lægge den Værdi, Genstandene have i Udløsningsøjeblikket under Hensyntagen til deres Anvendelse ved Sporvejens Drift; det tilføjes dernæst til nøjere Forklaring, at Værdien saaledes vil blive at ansætte til det Beløb, som det paagældende Anlæg med Tilbehør skønnes i

Udløsningsøjeblikket at ville koste fra nyt af, med Fradrag af en passende Godtgørelse for Slid.

Det er ingenlunde uomtvisteligt, hvorledes de omhandlede Bestemmelser skulle forstaas om det Vederlag, som af Kommunen vil være at udrede for Overtagelse af Sporvejen. Det maa anses for utvivlsomt, at Kommunen ikke inden Udløbet af Koncessionstiden kan fordre Sporene fjernede og Vejen (Gaden) istandsat. Efter de 20 Aars Forløb har den kun Ret til selv at overtage Sporvejen mod Udredelse af Vederlag. Kommunen maa derfor ogsaa anses for pligtig til i det omhandlede Tilfælde at overtage og betale saavel Sporene som samtlige til Sporvejen hørende Bygninger, Heste, Driftsmateriel, Oplagspladser, Depoter og alt øvrigt Tilbehør til Driften og Anlægget. Den kan ikke være berettiget til vilkaarligt at nægte at overtage enkelte til Bedriften hørende (umoderne) Dele. Derimod er det naturligvis særdeles tvivlsomt, om Kommunen er pligtig ogsaa at overtage faste Ejendomme eller Løsøre, som tilhøre Koncessionshaveren og vel have været erhvervede til Anlægget eller Driften, men ikke længere ere at anse som Tilbehør til nogen af Delene (udrangeret Driftsmateriel o. l.). Ifølge Lovens Ord synes det betænkeligt at ville paalægge Kommunen mod dens Vilje at overtage andet, end hvad der med Føje kan siges at »høre til« eller at være »Tilbehør«. Med Hensyn til Bestemmelsen af Vederlaget for de paagældende Ting hedder det, at der til Grundlag for Vurderingen bliver at lægge den Værdi, Genstandene have i Udløsningsøjeblikket under Hensyntagen til deres Anvendelse ved Sporvejens Drift, hvilket maa betyde, at Genstandene skulle betales ikke til de Priser, som vilde kunne opnaas, hvis de skulde bortsælges, uden at kunne anvendes paany til Sporvejsdrift paa vedkommende Sted (for Skinnernes Vedkommende altsaa den blotte Materialværdi), men efter den Værdi, Genstandene have, naar de fremdeles anvendes efter deres hidtidige Øjemed. Hvad angaar Sporene kan man dog næppe heller blive staaende ved selve Materialværdien, men man maa — ligesom med Hensyn til Bygningerne o. l. — formentlig til

Materialværdien lægge Udgifterne til Kantsten m. m. samt til det med Sporenes Nedlæggelse forbundne Arbejde og mulig ogsaa til Projekteringsarbejde vedrørende Sporvejens Anlæg. Herimod kan ikke med Føje henvises til, at Udtrykket: »den Værdi, Genstandene have....« ikke kunne siges at omfatte saadanne Udgifter, og at navnlig Betegnelsen »Genstandene« ikke kan siges at omfatte de nævnte Arbejdsudgifter, thi umiddelbart efter omskrives de fornævnte Udtryk til: »det Beløb, som det paagældende Anlæg med Tilbehør skønnes at ville koste«, et Udtryk, som uden Tvivl maa omfatte saavel den hele Materialværdi som Arbejdsværdien. Den yderligere Forklaring, som saaledes gives til nærmere Forstaaelse af, hvorledes Værdierne ville være at opgøre¹⁾, synes iøvrigt mindre heldigt affattet, idet den kunde give Anledning til en Tvivl, som uden den nævnte Tilføjelse ikke vilde rejse sig. Der kunde nemlig spørges, om Udtrykkene skulle forstaaes som sigtende til, hvad et Nyanlæg vilde koste under de nu tilstedeværende Forhold, eller til, hvad Anlægget vilde koste, hvis det tilstedeværende Sporvejsanlæg aldrig var kommet til Eksistens. Forholdet er jo nemlig det, at det ved Sporvejskoncessionerne ofte paalægges Koncessionshaverne at bekoste Profilforandringer eller Udvidelser af vedkommende Veje (Gader) samt Flytning af Ledninger i Vejene. Endvidere paalægges det dem i et vist Omfang at udrede Erstatninger for Forstyrrelse i bestaaende Virksomheder, forvoldt ved Sporvejsdriften (saasom Erstatning til Observatoriet for Forstyrrelser, forvoldt ved elektrisk Drift paa Sporvejene). For Udgifter af disse Arter ydes der ikke Koncessionshaverne nogen Erstatning i det Tilfælde, at Koncessionen bortfalder, fordi hele Koncessionstiden (der jo iøvrigt ikke behøver at være mere end 20 Aar, og som af Kommunen maa kunne kræves begrænset til dette Tidsrum, jfr. foran i Afsnit 3, Side 61) er udløben. Der rejser sig imidlertid Spørgsmaal om, hvorvidt alle saadanne Koncessionshaveren

¹⁾ »Værdien vil saaledes blive at ansætte til det Beløb, som det paagældende Anlæg med Tilbehør skønnes i Udløsningøjeblikket at ville koste fra nyt af, med Fradrag af en passende Godtgørelse for Slide.

paalagte ekstraordinære Udgifter kunne fordres refunderede af Kommunen, naar denne kræver at overtage Sporvejen efter 20 Aars Forløb, men inden Koncessionstidens Udløb. En Ret hertil ses dog ikke at være hjemlet Koncessionshaveren ved Bestemmelserne i Lovens § 2. Det, Kommunen ifølge denne §'s 1. Punktum har Ret til at fordre sig overdraget mod Vederlag, er *Sporene med dertil hørende Bygninger og andet Tilbehør*, og de følgende Bestemmelser i §en kunne ikke med Føje opfattes som tilsigtende at give Forskrifter om andet, end om, hvorledes Værdien paa disse Anlæg og Genstande vil være at udfinde og bestemme, og at Bestemmelserne saaledes kun referere sig til Udtrykkene i 1. Punktum, derfor tale desuden Udtrykkene: »Genstandene« og »det paagældende Anlæg med Tilbehør«, hvorunder ikke kan være indbefattet Udgifter, som ikke ere medgaaede til selve »Genstandene« eller »Anlægene med Tilbehør«, jfr. ogsaa Udtrykkene: »med Fradrag af en passende Godtgørelse for Slid«. I denne Sammenhæng kan endnu henvises til, at ogsaa Loven af 20. Februar 1875 kun taler om, at Kommunen ved Enerettens Udløb har Ret til at fordre sig »Sporet med dertil hørende Driftsmateriel overdraget«. Der er næppe Grund til at antage, at de næsten enslydende Udtryk skulde være benyttede i forskellig Betydning i de to Love; men at de foran ommeldte Udgifter i hvert Fald ikke ved Enerettens Udløb kunne kræves refunderede fra Kommunen, maa anses for utvivlsomt. Hvad specielt angaar Udgifter til Vejforandringer og til Flytning af Ledninger o. l., som Kommunalbestyrelsen selv, inden den samtykkede i Koncessionens Meddelelse, har paalagt Koncessionshaveren at bekoste, synes det nærmest selvfølgeligt, at der ikke senere i det i selve Koncessionen forudsatte Tilfælde, at Kommunen gør Brug af sin Indløsningsret, kan blive Tale om, at Kommunen selv skulde bære Udgifterne.

Der ses intet at være til Hinder for, at Kommunen ved Overenskomst med en Koncessionssøger forbeholder sig andre og bedre Vilkaar for Indløsning af Anlægene end de ved Loven fastsatte. Disse komme saaledes kun til Anvendelse, naar

andet forud ikke er aftalt mellem Kommunen og Koncessions-haveren.

Have flere end en kommunal Styrelse Ret til Overtagelse af vedkommende Anlæg i Henhold til Lovens § 2, skal, naar flere ville benytte denne Ret, og Enighed ikke opnaas, Sagen forelægges den vedkommende Minister (Ministeren for offentlige Arbejder), der træffer fornøden Afgørelse og eventuelt bestemmer, hvilken af de kommunale Styrelser, der skal overtage Anlægget i dets Helhed (Lovens § 3, 2. Stykke). Der kan formentlig ikke være Tvivl om, at de paagældende kommunale Styrelser, naar de derom enes, i Forening maa kunne overtage vedkommende Sporvej, ligesom de kunne overlade Driften til en eller flere af Kommunalbestyrelserne. Sagen skal nemlig kun forelægges Ministeren, naar Enighed ikke opnaas. Forelægges Sagen for Ministeren, maa han formentlig lige saavel kunne bestemme, at flere end en af de paagældende Styrelser maa overtage Anlægget, som at kun en skal overtage det. Derimod maa det anses for utvivlsomt, at Ministeren ikke kan paalægge nogen kommunal Styrelse *imod dens Vilje* alene eller i Forening med andre at overtage et Sporvejsanlæg, jfr. Udtrykkene: »naar flere ville benytte denne Ret« samt Bestemmelsen i § 3, 1ste Stykke om, at Ministeren ikke kan paalægge nogen Kommune mod dens Ønske at deltage i Bekostningen ved et Sporvejsanlæg eller dets Drift. Konsekvensen af denne Bestemmelse maa være, at en Kommune heller ikke kan tvinges til at lade sig økonomisk interessere i et Anlæg ved at overtage det. Slutningsbestemmelsen i § 5en maa derfor forstås saaledes, at Ministeren kan bestemme, hvilken Kommune der skal være *berettiget* til at overtage Anlægget.

Med Hensyn til Forholdet *ved Enerettens Udlob*, naar Kommunen ikke tidligere har benyttet sin Ret efter § 2, stiller Sagen sig saaledes, at den under ingen Omstændigheder vil kunne fortsætte Driften af Sporvejen uden ny Koncession, hvorimod dens Ret til at overtage Spor, Bygninger, Materiel m. v. formentlig maa bedømmes efter Reglen i § 2, for saa vidt

der ikke i sin Tid er truffet anden Bestemmelse herom i Overenskomsten med Koncessionshaveren.

I § 4 i Loven af 10. April 1895 er der endelig endnu givet Bestemmelser i Favør af de paagældende kommunale Styrelser for de Tilfælde, i hvilke det med Hensyn til Sporvejskoncessioner, udfærdigede i Medfør af Loven af 23. Januar 1862, er bestemt, at Sporvejsanlæg ved Koncessionens Udløb uden Vederlag tilfalde Staten¹⁾. Disse Bestemmelser, som

¹⁾ I saadanne Tilfælde skulde den eller de paagældende kommunale Styrelser under Betingelse af, at der senest 6 Maaneder forinden vedkommende Koncessions Udløb (altsaa eventuelt længe for Koncessionens Udløb) forelaa Erklæring derom fra den eller dem, til enhver Tid være berettiget til at indtræde i Statens Ret mod et nærmere bestemt moderat Vederlag til Statskassen. Var en kommunal Styrelse paa denne Maade indtraadt i Statens Ret, kunde Ministeren paa derom fra vedkommende kommunale Styrelse fremkommen Begæring meddele denne en Eneretsbevilling i Henhold til Loven til Driften af den paagældende Sporvejsstrækning eller en Del af samme. Den ny Eneretsbevilling kunde dog ikke træde i Kraft forinden den tidligere Koncessions Udløb, medmindre dennes Indehaver hertil gav sit Samtykke. Bestemmelserne i Lovens § 2 kom altsaa ikke til Anvendelse i de her omhandlede Tilfælde (med Hensyn til Koncessioner, udfærdigede i Henhold til den ældre Sporvejslovgivning).

I Slutningen af §ens 2. Stykke er det dernæst bestemt, at »samme Regler komme til Anvendelse, naar vedkommende kommunale Styrelse ønsker Eneretsbevilling i Henhold til denne Lov for en Sporvejsstrækning, med Hensyn til hvilken Staten ikke har den ovennævnte Ret«. Til Forstaaelse af denne lidet klare Bestemmelse ses Lovens Forarbejder ikke at indeholde noget Bidrag; men Bestemmelsen maa formentlig opfattes saaledes, at den paagældende kommunale Styrelse, naar den senest 6 Maaneder inden Udløbet af en i Henhold til Loven af 1862 udfærdiget Koncession til Anlæg og Drift af en Sporvej afgav Erklæring om, at den ønskede Eneretsbevilling til Drift af vedkommende Sporvej, uden Samtykke fra Bevillingshaveren kunde opnaa saadan Bevilling og udnytte den efter Udløbet af Koncessionen (men ikke tidligere) ogsaa hvor det drejede sig om et Anlæg, til hvis vederlagsfri Overtagelse Staten ikke havde nogen Ret, medens Kommunalbestyrelsen, naar betimelig Erklæring ikke var afgiven, kun kunde opnaa saadan Ret med Bevillingshaverens Samtykke.

Opstod der Uenighed mellem flere kommunale Styrelser, der vare interesserede i Anlæg, der falde ind under § 4 (c: Anlæg, hvortil Koncession er meddelt i Henhold til den ældre Sporvejslovgivning), blev der at forholde overensstemmende med Forskriverne i § 3, hvilket vil sige, at Sagen da skulde forelægges Ministeren, der traf fornøden Afgørelse.

have været bragte til Anvendelse med Hensyn til enkelte Anlæg, jfr. bl. a. Indledningen til den under 2. December 1896 meddelte Eneretsbevilling for Københavns Kommunalbestyrelse paa Driften af »Nørrebros Sporvej«, ere nu uden praktisk Betydning, da der ikke længere eksisterer nogen Sporvejskoncession, udfærdiget i Henhold til den ældre Sporvejslovgivning, se Bilag 6. Den »Sukkerfabrikken Nykøbing« meddelte Koncession fremtræder vel formelt som en Fornyelse af en i Henhold til Loven af 23. Januar 1862 meddelt Koncession; men da »Fornyelsen« er given under Iagttagelse af Forskrifterne i Loven af 10. April 1895, maa den i Virkeligheden betragtes som en ny Koncession meddelt i Henhold til Loven af 1895.

I det foregaaende er omhandlet de Tilfælde, hvor Koncession har været meddelt private. *Naar Koncessionen i Modsætning dertil har været meddelt vedkommende Kommunalbestyrelse selv*, blive Bestemmelserne i § 2 i Loven af 10. April 1895 uanvendelige.

Om Anvendelse af Bestemmelsen i Lovens § 3, 2. Stykke bliver der ej heller Tale i det rene Tilfælde, hvor hver af de paagældende Kommuner har Koncession for sit Omraade. Ej heller bliver der Brug for Bestemmelsen i det Tilfælde, at

Det Vederlag, som i de i § 4, 1. Stk., jfr. 3. Stk, omhandlede Tilfælde af den (de) kommunale Styrelse(r) skulde udredes til Staten, var fastsat til 10 pCt. af det paagældende Selskabs Aktiekapital, saaledes som denne var den 1. Januar 1895, dog at der i den nævnte Kapital for de Selskabers Vedkommende, hvis Koncessioner omfattede Anlæg, hvortil Staten ikke havde nogen Ret, fradroges de Beløb, der vare medgaaede i Anledning af saadanne Anlæg, forsaavidt de vare dækkede ved Forøgelse af Aktiekapitalen (altsaa f. Eks. ikke ved Optagelse af Laan eller paa anden Maade). Forholdet var altsaa det, at Kommunen kunde kræve at overtage Anlæg af forstnævnte Art mod Udredelse af 10 pCt. af vedkommende Aktiekapital eller Del af samme, medens Kommunens Vederlag for Overtagelse af Anlæg af den anden Art maatte fastsættes ved Vurdering af uvillige Mænd (Lovens § 2, 1. Stk., samt Loven af 20. Februar 1875).

Med Hensyn til Tvilsspørgsmaal om Beregningen af 10 pCt.s Vederlaget til Staten var det endelig i § 4, 1. Stk., bestemt, at Ministeren for offentlige Arbejder afgjorde endelig lige over for vedkommende kommunale Styrelse alle saadanne Spørgsmaal. Kommunalbestyrelsen kunde altsaa ikke indbringe Spørgsmaalene for Domstolene.

samtlige Kommunalbestyrelser i Forening have faaet Eneretsbevilling til Sporvejens Anlæg og Drift; i saadant Tilfælde maa Forholdet antages at være ordnet endeligt for hele Koncessionstiden. Derimod kunde der spørges, om den ikke er anvendelig i det Tilfælde, at Koncession ikke er given til alle de paagældende Kommunalbestyrelser, men kun til en af disse, naar en eller flere af de andre vil gøre deres Ret efter § 3 gældende, og Enighed ikke opnaas mellem dem og den koncessionshavende Kommune. Dette Tilfælde bør dog snarere ligefrem behandles efter Reglen i § 2. Derimod finder § 3, 2. Stykke selvfølgelig Anvendelse, naar flere ikke koncessionshavende Kommunalbestyrelser ikke kunne enes om Udøvelsen af deres Ret efter § 2.

For saa vidt Eneretsbevilling i Henhold til Loven af 23. Januar 1862 havde været meddelt en Kommune, maatte Analogien af Bestemmelsen i § 4, 1. Stykke i Loven af 10. April 1895 formentlig kunne anvendes saaledes, at Kommunen ved rettidig at betale det i §en omhandlede Vederlag kunde udkøbe Staten af Forholdet.

Endnu kunde spørges, om ikke Fristen for Koncessionerne kunde forkortes derved, at Anlægene eksproprieredes. Om *Ekspropriation* af enkelte Dele af Anlægene maatte der kunne blive Tale f. Eks. i det Tilfælde, at en Gade eller Vej, hvorigennem er ført en Sporvej, omlægges. I saadant Fald maatte Koncessionshaveren dog formentlig have et Krav paa Retablering under de nye Forhold af vedkommende Del af Anlægene. Et andet Spørgsmaal er, om det kunde tænkes, at et Jernbane- eller Sporvejsanlæg i sin Helhed eksproprieredes af det offentlige indenfor Koncessionstiden. Om saadan Ekspropriation af et *Sporvejsanlæg* til Fordel for Staten synes der ikke let at kunne blive Tale, men efter Omstændighederne maatte det vel nok kunne indtræffe, f. Eks. hvor Forsvarsojemed krævede det, jfr. Plakat af 31. Juli 1801. Vanske-

ligere tænkeligt vil det være, at vedkommende Kommune uden udtrykkelig Hjemmel i Koncessionen skulde kunne lade et helt Sporvejsanlæg ekspropriere. Selv om der i saa Henseende maatte kunne henvises til en Lovhjemmel for Anvendelse af Ekspropriation, maatte de Foranstaltninger, som krævede en saadan, vel — forsaavidt en mindelig Ordning ikke opnaedes — almindeligvis kunne udsættes saa længe, indtil Koncessionstiden udløb. Forholdet er imidlertid det, at det har været almindeligt i Sporvejskoncessioner, der ere meddelte private, udtrykkelig at forbeholde en Ret for vedkommende Kommunalbestyrelse til at ekspropriere Anlægene til enhver Tid mod Udredelse af fuld Erstatning, jfr. saaledes § 15 i den nu bortfaldne Koncession af 23. Oktober 1883 paa en Sporvej fra Frederiksberg til Nørrebro og § 18 i den under 5. August 1905 fornyede Koncession af 30. Maj 1885 til Anlæg og Drift af en Sporvej fra Karleby til Nykøbing paa Falster. I den senest til en privat meddelte Sporvejskoncession, nemlig Koncessionen af 17. November 1902 til Anlæg og Drift af en Sporvej fra Hellerup til Klampenborg, findes ingen tilsvarende Bestemmelse, hvorimod denne kun i §§ 16 og 17 indeholder Bestemmelser dels om en Indløsningsret, dels om en Adgang for Ministeriet til at overdrage Sporvejsanlægget til vedkommende Kommune i Tilfælde af, at Koncessionshaveren misligholder sine Forpligtelser.

Hvad angaar *Jernbanekoncessioner* ses det af Motiverne til Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840, at den paagældende Jernbanekommission gik ud fra, at Forordningen af 28. Oktober 1811 (for Hertugdømmerne) afgav en almindelig Hjemmel for Ekspropriation til Bedste for det offentlige. Ud fra denne Betragtning ansaas det for overflødigt, at der i Koncessionerne optoges en Bestemmelse om Ret for Staten til efter Forløbet af en Række Aar af Koncessionstiden at indløse vedkommende Jernbane mod Tilstaaelse af Erstatning. En saa almindelig Ret for Staten til Ekspropriation kunde efter Grundlovens Givelse ikke anses for hjemlet; men selv i Tilfælde, hvor Lovhjemmel i saa Henseende maatte foreligge, vil Eks-

propriation almindeligvis overflødiggøres i de sædvanlige Tilfælde, hvor der i Koncessionerne er forbeholdt Staten Ret til Indløsning mod et nærmere bestemt Vederlag efter Forløbet af en Aarrække (sædvanligvis 25 Aar). Som omtalt foran Side 100 har Staten dog anset sig beføjet til efter erhvervet speciel Lovhjemmel at ekspropriere en Jernbane inden Forløbet af 25-Aars Fristen, jfr. § 2 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908. Ekspropriation af en Jernbane, til hvilken der er givet Koncession uden Forbehold af Indløsningsret for Staten, maa kunne finde Sted i Kraft af lignende speciel Lovhjemmel; derimod vil Ekspropriation af en Jernbane aldrig kunne finde Sted uden en Lov, som hjemler Ekspropriationen.

Ifølge Grundlovens § 82 vil der ved Ekspropriation af en Sporvej eller en Jernbane være at udrede fuldstændig Erstatning, hvilket formentlig her maa betyde, at der skal gives fuldt Vederlag saavel for samtlige Anlæg med Tilbehør som for Værdien af selve Koncessionen, jfr. § 6, 2. Stk. i Lov Nr. 84 af 11. Maj 1897. Vederlaget bliver saaledes større end i Tilfælde af Indløsning i Henhold til de særlige herom givne Bestemmelser.