

7. KONCESSIONSHAVERNES PLIGT TIL AT
GENNEMFØRE ANLÆGET OG OPRETHOLDE
DRIFTSVIRKSOMHEDEN.

Med Koncessioner til Anlæg og Drift af Jernbaner og Sporveje følger sædvanligvis Pligter til indenfor en nærmere fastsat Frist at gennemføre vedkommende Anlæg samt efter dettes Fuldførelse at vedligeholde en planmæssig Drift af Virksomheden, for hvilke Pligter Koncessionshaveren ikke ensidig kan frigøre sig, men kun med Samtykke fra det offentliges Side¹). De nævnte Pligter ere — paa lignende Maade, som Tilfældet er med Hensyn til Eneretten, — ikke nødvendige Bestanddele af selve Koncessionens Begreb, hvorimod de overalt forudsættes som naturlige Betingelser for Meddelelse af Koncessionerne, særlig forsaavidt der til disse er knyttet Eneret. Dette er en Følge af, at de paagældende Koncessioner ikke tilstaas Koncessionshaverne alene i disses egen Interesse, men netop fortrinsvis af Hensyn til det almindelige Bedste, idet Koncessionen kun er en særegen Form, hvorigennem det offentlige (Staten) ønsker at sikre sig, at en for alle nyttig Befordringsvirksomhed gennemføres.

Hvad dansk Ret angaar, indeholdes Bestemmelser, sigtende til at paalægge *Jernbanekoncessionshavere* Pligter af de ommeldte Arter, allerede i §§ 17 og 21 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840, jfr. ogsaa Kundgørelse af 15. Marts 1845 §§ 8 og 11 (Tillæg til Lovsaml. for 1866). Adskillige Jernbanelove inde-

¹) W. ZELLER: Die rechtl. Nat. der Eisenbahnconcessionen (Eisenbahn. Entsch. u. Abh. XI Bind, S. 360).

holde dernæst tilsvarende eller videregaaende Bestemmelser, jfr. Lov af 27. Februar 1852 § 8, Lov af 20. August 1853 § 4 c, Lov af 19. Februar 1861 § 4, Lov af 10. Marts 1861 §§ 6, 7 og 8, Lov af 9. Februar 1866 § 1 a samt Nr. 20, 22, 30, 33, 34, 37 og 41, Lov af 21. Juni 1867 §§ 2 og 8, Lov af 26. Februar 1869 §§ 2 og 8 i. f., Lov Nr. 56 af 25. Marts 1872 §§ 2 og 8, Lov Nr. 71 af 23. Maj 1873 §§ 4 og 5, Lov Nr. 72 af s. D. §§ 2 og 5, Lov Nr. 39 af 31. Marts 1874 § 3, Lov Nr. 43 af 4. Maj 1875 §§ 3 og 4, Lov Nr. 44 af s. D. §§ 4 og 5, Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875 §§ 4 og 7, Lov Nr. 36 af 18. Marts 1881 § 3, Lov Nr. 84 af 25. Maj 1881 § 3, Lovene Nr. 58 og 59 af 12. Maj 1882 § 3, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 4, Lovene Nr. 52 og 53 af 12. April 1889 § 3, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 a¹), g og h, Lov Nr. 65 af 24. April 1903 §§ 4 og 6 samt Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 a¹), g og h. Saavel ældre som nyere Koncessioners Bestemmelser i den her ommeldte Henseende ere i alt væsentligt ens, hvorfor man ved den nærmere Omtale af disse i Hovedsagen vil kunne indskrænke sig til at henvise til en vilkaarlig valgt Koncession. Som Eksempel skal saaledes nævnes den under 5. Marts 1914 meddelte Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted. Til Sikkerhed for Opfyldelse af Bevillingshavernes Pligt til Gennemførelse af *Jernbaneanlægget* er det

1. ved Bevillingen paalagt Bevillingshaverne at meddele Ministeren alle af denne begærte Oplysninger angaaende Tilvejebringelsen af den udover Statskassens Bidrag fornødne Anlægskapital, jfr. den nævnte Bevillings § 2.

Ifølge Praksis meddeles Eneretsbevillingen ikke, før end det overfor Ministeriet er dokumenteret, at den fornødne Kapital er sikret til Dækning af Anlægsudgifterne ifølge det foreliggende Overslag, saavel som at der foreligger betryggende Garanti for Dækning af mulige Overskridelser af Overslagssummen. En særegen, herhen hørende Bestemmelse findes

¹) »med Redegørelse for Sikringen af Anlægskapitalens Tilvejebringelse«.

optagen i § 11, 1. Stk., i Eneretsbevilling af 3. Marts 1913 til Anlæg og Drift af en elektrisk Jernbane fra Randers til Aarhus.

2. Inden Bevillingens Meddelelse afkræves Bevillingshaverne et Depositum af en nærmere fastsat Størrelse, og det bliver dernæst ved Bevillingen, jfr. Eneretsbevillingen af 1914, § 11, bestemt, at Bevillingshaverne, før end nogen Del af Anlægget paabegyndes, skulle supplere det nævnte Depositum til en nærmere fastsat større Sum¹⁾ i saadanne Effekter, som Ministeren vil tage for gode. Det saaledes stillede Depositum skal tjene Regeringen til Sikkerhed for Opfyldelsen af samtlige i Bevillingen fastsatte Betingelser for Tilladelsen til Anlægget, og skulde Regeringen være nødsaget til at gøre sig betalt i samme (hvortil Regeringen altsaa forbeholder sig fuld Ret), skulle Bevillingshaverne være forpligtede til under Bevillingens Fortabelse uden Ophold at supplere Sikkerheden til det fastsatte Maksimum for samme. Forsaavidt Bevillingen forbrødes paa Grund af, at Sikkerheden ikke rettidig suppleres eller af andre Grunde (jfr. saaledes § 8), hjemfalde de af Bevillingshaverne deponerede Beløb til Statskassen, jfr. Bevillingens § 12. Da dette angives som den eneste Følge af Forsømmelse af Pligterne i Henseende til Gennemførelse af Anlægget, maa man formentlig e contrario kunne slutte, at Staten ikke har andre Midler til sin Raadighed, og at Bevillingshaverne saaledes kun hæfte for Forpligtelsernes Opfyldelse med det stillede Depositum, ikke med deres personlige Formue. Hvis nemlig saadan yderligere Hæftelse paahvilede Bevillingshaverne, havde det været naturligt, om der i Eneretsbevillingens § 8 for det Tilfælde, at Anlægget ikke behørigt fremmes, var forbeholdt Staten en Ret til at lade Arbejdet fuldføre for Bevillingshavernes Regning, forsaavidt den maatte foretrække saadant fremfor at erklære Bevillingen forbrudt. Den stillede Sikkerhed bliver, forsaavidt den ikke benyttes til Dækning af Statskassens Krav paa Bevillingshaverne, at tilbagebetale, naar hele Anlægget er fuld-

¹⁾ Beløbenes Størrelse plejer at fastsættes under Hensyn til Banens Længde.

ført og aabnet for Driften overensstemmende med de derom fastsatte Bestemmelser (jfr. Bevillingens § 11), hvilket i Praxis i Almindelighed forstaas saaledes, at Sikkerheden frigives, naar det i Bevillingens § 13 nævnte Anlægsregnskab er aflagt og efter stedfunden Revision fundet behørigt, og i øvrigt intet er fundet at udsætte mod Anlægget.

3. Ved Koncessionerne plejer der endvidere at blive fastsat en bestemt Tidsfrist, inden hvis Udløb Anlægget skal være fuldført. I saa Henseende hedder det i § 8 i den foran nævnte Bevilling:

»Anlægget af Banen skal fremmes saaledes, at den i alt væsentligt er færdig og i sin hele Udstrækning kan aabnes for Driften efter en fuldstændig Driftsplan senest 4 Aar efter denne Bevillings Dato. Saafremt denne Termin ikke iagttages, skal Bevillingen være forbrudt, medmindre det godtgøres, at Terminens Overholdelse er bleven umuliggjort ved Bevillingshaverne utilregnelige Omstændigheder, saasom Naturbegivenheder, Arbejdsstandsninger eller andet deslige«.

Af denne sidste Bestemmelse følger derhos, at de nævnte Omstændigheder ikke kunne frigøre Bevillingshaveren for Anlæggets Gennemførelse, men kun udskyde Opfyldelsen af Pligten til Fuldførelsen af Anlægget inden den fastsatte Frist saa længe, som Hindringen nødvendiggør det.

4. Endelig foreskrives det for de Jernbaner, til hvis Anlæg Staten har ydet Bidrag, at et fuldstændigt Regnskab over den hele til Anlægget anvendte Anlægskapital af Bevillingshaverne skal være forelagt Ministeren senest 1 Aar efter Banens Aabning for Driften, jfr. Bevillingens § 13¹⁾.

Hvad angaar *Banens Drift*, paalægges det Bevillingshaverne

5. stedse at holde Banen med alt Tilbehør i uformindsket og forsvarlig Stand, overensstemmende med de for dens Anlæg og Drift fastsatte Regler. Naar Driften maatte kræve det, skal Ministeren kunne paalægge Bevillingshaverne at udvide

¹⁾ I Praxis er Bestemmelsen dog modificeret ved § 1 i de nedenfor Side 405 nævnte Forskrifter for Regnskabsaflæggelsen.

Banens Driftsmateriel og Inventar, jfr. fornævnte Bevillings § 22, 1. Stk. Der forbeholdes derhos Ministeren Approbation paa Planen for de ordinære Banetogs Anordning og Gang samt Ret til deri senere at bestemme saadanne Forandringer, som han maatte anse nødvendige eller nyttige, jfr. Bevillingens § 19.

6. Til Sikkerhed for Overholdelsen af disse Bestemmelser er der forbeholdt Ministeren Ret til at paalægge Bevillingshaverne Mulkter (som udredes uden al Rettergang) for Bestemmelsernes Overtrædelse, jfr. Bevillingens § 21 og § 22, 1. Stk.

7. Endvidere er Regeringen berettiget til, naar Driften uden Nødvendighed og uden Regeringens Samtykke afbrydes, at etablere en midlertidig Drift for Bevillingshavernes Regning og paa deres Risiko og vedblive dermed, indtil Bevillingshaverne paa fyldestgørende Maade godtgøre at være i Stand til selv at fortsætte Driften. Mod det af Regeringen for den midlertidige Drift aflagte Regnskab kan der ikke med Retsvirkning rejses nogen Indsigelse af Bevillingshaverne. I saadant Tilfælde er Regeringen ogsaa berettiget til — uden Hensyn til Bevillingens øvrige Bestemmelser om Statens Indløsningsret — straks at fordre sig Banen overdraget efter de for Indløsning givne Bestemmelser, jfr. Bevillingens § 34, 2. Stk.

8. Endelig paalægges det Bevillingshaverne til Sikkerhed for Banens fortsatte og uforstyrrede Drift efter dens Aabning for Færdselen at danne en Reserve- og Fornyelsesfond. Bestemmelserne i saa Henseende have i Tidens Løb været noget varierende, jfr. Lov af 9. Februar 1866 § 1 Nr. 37, Lov Nr. 40 af 30. Marts 1889 § 2, Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 5 h, Lov Nr. 52 af 22. Marts 1907 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 11 h, sammenholdt med § 26 i Koncession af 27. Juni 1889, § 27 i Eneretsbevilling af 30. Juni 1898 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hammel til Aarhus og § 27 i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted. Ifølge de ældre Bestemmelser skulde der i Almindelighed af vedkommende Jernbanes aarlige Driftsoverskud henlægges 10 pCt. til Reservefonden, dog ikke under et vist

Minimumsbeløb, indtil Fonden var naaet en vis Størrelse, som enten var fikseret i Koncessionen, eller nærmere fastsattes af Ministeren, og naar Fonden ved Afholdelse af Udgifter var nedbragt under det fastsatte Maksimum, skulde den efterhaanden atter suppleres til dette Maksimum, men Nedbringelsen udelukkede ikke, at der udbetaltes Udbytte af Banens Drift, ogsaa inden Fonden var suppleret til Maksimum eller til den Størrelse, som den tidligere havde haft. Bestemmelsen med Reservefonden skulde være at tjene til Dækning af uforudsete større Udgifter i Almindelighed og desuden saavidt muligt at afgive Midler til større¹⁾ Fornyelser af Banens Tilbehør, alt efter Ministerens Bestemmelse i hvert enkelt Tilfælde.

Ved Loven af 8. Maj 1894 indføres væsentlig skærpede Bestemmelser vedrørende Reservefondshenlæggelse for de i Loven omhandlede Jernbaner. Forandringerne i saa Henseende ere følgende:

a. Maksimum for Reservefondens Størrelse bestemmes ved denne Lov til 10 pCt. af Jernbanernes Anlægskapital, og den aarlige Henlæggelse er fastsat til 40 pCt. af det aarlige Driftsoverskud, indtil Fonden har naaet en Størrelse, svarende til 5 pCt. af Jernbanens Anlægskapital, og derefter 10 pCt. af Overskuddet, indtil Maksimum, 10 pCt. af Anlægskapitalen, er naaet.

b. Fondens Midler kunne kun anvendes til Dækning af Udgifter ved større Fornyelser og Udvidelser af Anlægget med Tilbehør, forsaavidt Fonden ikke derved bringes ned under 5 pCt. af Anlægskapitalen. Inden denne Størrelse er naaet, kunne saadanne Udgifter altsaa aldrig afholdes af Fonden.

c. Naar der er gjort Brug af nogen Del af Fonden, skal den af Banens Overskud bringes op til sin oprindelige Størrelse, før end der kan udbetales Udbytte til Banens Aktionærer.

De saaledes skærpede Bestemmelser ere atter lempede ved Lov Nr. 52 af 22. Marts 1907, idet de foran under b. og

¹⁾ Til *mindre* Fornyelser kunne Fondens Midler altsaa ikke anvendes, men saadanne maa altid bekostes af Driftsindtægterne.

c. nævnte Bestemmelser ere ophævede og erstattede af nye, hvorefter Reservefondens Midler med Ministerens Billigelse kunne anvendes til Dækning af Udgifter ved Fornyelser eller Udvidelser uden nogensomhelst Begrænsning (altsaa ikke blot de større Fornyelser eller Udvidelser), hvorhos det er overladt til Ministeren at bestemme, efter hvilke Regler de forbrugte Beløb skulle tilbagebetales Fonden. I Overensstemmelse med de saaledes ændrede Bestemmelser ere dernæst Bestemmelserne i § 11 h i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908.

Hovedbestemmelsen i de tre nysnævnte Love angaaende Øjemedet med Reservefonden er, at denne skal tjene til Sikkerhed for vedkommende Banes fortsatte og uforstyrrede Drift, og i øvrigt tilføjes det, at Fondens Midler med Ministerens Billigelse kunne anvendes til Fornyelser og Udvidelser af Anlægget med Tilbehør. Der siges derimod ikke hverken i Lovene eller i de i Henhold til disse udfærdigede Eneretsbevillinger saaledes som i de ældre tilsvarende Bestemmelser noget om, hvorvidt Fondens Midler kunne eller skulle anvendes til Dækning af uforudsete (større) Udgifter i Almindelighed. Som Eksempler paa saadanne kan nævnes Udgifter, forvoldte ved en indtruffen Jernbaneulykke, eller ved Oversvømmelse fra Havet, eller ved at en Dæmning, hvorpaa en Jernbane er anbragt, skrider bort. Det Spørgsmaal rejser sig derfor, om saadan Anvendelse maa anses for hjemlet ved de nyere Bestemmelser, samt om der dertil kræves Samtykke fra Ministeren.

Det første Spørgsmaal maa formentlig besvares bekræftende, da der næppe af Tavsheden i de nyere Bestemmelser tør sluttes, at man skulde have ønsket at bryde med den ældre Opfattelse af, hvad der netop bør anses for Hovedbestemmelsen med Reservefonden; et saadant Brud maatte formentlig have faaet et positivt Udtryk i de nye Bestemmelser. Det naturlige er uden Tvivl at antage, at Tavsheden bør opfattes som Udtryk for, at man med Hensyn til, hvad der er Hovedøjemedet med Reservefonden, har henholdt sig til den ved ældre Bestemmelser fastslaaede Opfattelse. Der kan for-

mentlig tillige henvises til, at Fonden i de vedkommende Bestemmelser betegnes som en *Reserve- og Fornyelsesfond*. Det er dog et Spørgsmaal, om Udgifter af den her omhandlede Art nogensinde bør dækkes af Reservefonden, saa længe det er muligt at dække dem af Jernbanens Driftsoverskud, og et Angreb paa Reservefonden saaledes ikke nødvendiggores til Opretholdelse af Driften.

At der dernæst til Afholdelse af Udgifter af den her nævnte Art, ligesom til Afholdelse af Udgifter til Fornyelser eller Udvidelser, maa kræves Ministerens Samtykke, følger dels af, at saadant Samtykke ogsaa ifølge de ældre Bestemmelser var fornødent, dels deraf, at det i Eneretsbevillingerne er bestemt, at Fondens Værdipapirer skulle forsynes med Prohibitivpaategning, jfr. nærmere nedenfor, hvoraf følger, at Bevillingshaverne (Jernbanens Bestyrelse) overhovedet ikke paa egen Haand kunne disponere over Fondens Midler, hvilket for øvrigt ogsaa maa siges at følge af Forholdets egen Natur.

Reservefondens Midler skulle ifølge de nyere Bestemmelser tjene til Sikkerhed for Banens fortsatte og uforstyrrede Drift. Der rejser sig derfor Spørgsmaal om, hvorvidt Fondens Midler kunne anvendes til Dækning af Underskud ved den paagældende Jernbanes Drift, forsaavidt dette maatte udkræves til Sikring af den fortsatte og uforstyrrede Drift. Dette hænger nøje sammen med Spørgsmaalet om, hvorvidt Bevillingshaveren kan anses for personlig forpligtet til af sin egen Formue udover den i Banen anbragte Kapital at dække Underskud ved Jernbanedriften, og derved sikre den uforstyrrede Drift. Med Hensyn hertil bemærkes:

Forsaavidt Bevillingens Indehaver er et Aktieselskab, saaledes som Tilfældet for Tiden er for alle danske Privatbaners Vedkommende, følger det af de almindelige Bestemmelser om Aktieselskaber, at Selskabet (dets Aktionærer) i Mangel af særlig Bestemmelse i saa Henseende ikke kan tilpligtes at indbetale noget Beløb til Jernbanen udover selve Aktiekapitalen. Er Bevillingshaveren derimod en enkelt Person (flere saadanne), maa det antages, at denne hæfter med hele sin personlige For-

mue for Opretholdelsen af Jernbanens tilfredsstillende Drift, jfr. § 22 i fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914, hvorefter Bevillingshaverne have en ubetinget Pligt til stedse at holde Banen med alt Tilbehør i uformindsket og forsvarlig Stand, hvorhos Ministeren kan paalægge dem at udvide Banens Driftsmateriel og Inventar, naar Driften maatte kræve det. Endvidere kan henvises til den nævnte Eneretsbevillings § 34, hvorefter Ministeren, naar Driften af Jernbanen uden uafvendelig Nødvendighed og uden Regeringens Samtykke afbrydes, er berettiget til at etablere en midlertidig Drift for Bevillingshavernes Regning og paa deres Risiko. Naar nu imidlertid Bevillingshaveren er insolvent eller personlig uansvarlig (fordi Bevillingshaveren er et Aktieselskab), synes der til Opretholdelse af Driften at maatte kunne disponeres over Reservefondens Midler efter Ministerens Bestemmelse ogsaa til Dækning af Driftsunderskud. Dette er ogsaa i Praksis fastslaaet ved Skrivelse af 11. August 1910¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Bestyrelsen for Lemvig—Thyborøn Jernbane, hvorved det dog kun tillades til Dækning af et Driftsunderskud midlertidig at *laane* det fornødne Beløb af Reservefondens, mod at Laanet forrentes med 4 pCt. p. a. og tilbagebetales Fonden, saa snart Banens Driftsmidler dertil maatte være tilstrækkelige. Det skal i øvrigt bemærkes, at Ministeriet ved en Skrivelse af 24. November 1906¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Kolding—Egtved Jernbane har nægtet Samtykke til, at der af Banens Reservefondens Midler laantes et Beløb til delvis Afvikling af Banens Gæld, idet en saadan Disposition over Reservefondens Midler ansaas for stridende mod Bestemmelsen i § 5 h i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894. Der forelaa dog i dette Tilfælde intet om, at Dispositionen over en Del af Fondens Midler skulde være nødvendig til Sikkerhed for vedkommende Banes fortsatte og uforstyrrede Drift. I denne Sammenhæng kan endnu nævnes en Skrivelse af 25. Juli 1908¹⁾ fra Ministeriet til den kgl. Kommissarius ved Ebeltoft—Trustrup Jernbane, hvorved samtykkes i, at nogle Obligationer, til-

¹⁾ Utrykt.

hørende Banens Reservefond, deponeres i en Bank til Sikkerhed for et af Banen hos Banken optaget midlertidigt Laan eller en Kassekredit.

Hvad i øvrigt angaar *Dispositionen over Reservefondens Midler*, da anvendes disse hyppigst til Dækning af Udgifter til Fornyelse og Udvidelser af Anlægene med Tilbehør, saasom til Stationsudvidelser eller til Anskaffelse af Lokomotiver, Vogne eller andet Driftsmateriel, Skinner og Sveller til Sporforstærkninger o. l. Til nærmere Oplysning om den Anvendelse af Reservefondsmidler, som i Praksis anses for tilladelig, skal her anføres en Række af Ministeriet trufne Afgørelser:

Ved Skrivelse af 7. Februar 1906¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved de sydfyenske Jernbaner bifalder Ministeriet, at Udgifterne til Opførelse af et Vandtaarn og Anskaffelse af en Oppumpningsmotor afholdes af Reservefonden.

I Skrivelse af 20. August 1909¹⁾ til Bestyrelsen for Slangerupbanen udtaler Ministeriet, at samme savner Hjemmel til at samtykke i, at en Reservefonds Midler anvendes til delvis Dækning af Tab ved Salg af nogle en Jernbane tilhørende Lokomotiver.

Ved Skrivelse af 31. Marts 1910¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Ebeltoft—Trustrup Jernbane afslaar Ministeriet et Andragende om Tilladelse til, at der af en Reservefonds Midler anvendes et Beløb til Dækning af Udgifter, som ere paaførte en Jernbanes Drift ved Snestorme.

I Skrivelse af 18. Juli 1900¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Holbæk—Nykøbing Jernbane udtaler Ministeriet, at det ligger ganske udenfor Øjemedet med en Reservefond at anvende dennes Midler til Udlaan til Hjælp til Opførelse af Boliger for Jernbanens Funktionærer (for Funktionærernes egen Regning).

Ved en Skrivelse af 4. Marts 1914¹⁾ til Direktionen for Odense—Kerteminde—Martoftte Jernbane har Ministeriet for offentlige Arbejder i Modsætning hertil tilladt, at der af en Banes Reservefonds Midler udlaantes et Beløb som 2. Prioritetslaan i nogle af Banens Funktionærer opførte Tjeneste-

¹⁾ Utrykt.

boliger, dog paa Betingelse af, at Jernbanen paatog sig Garanti for, at de saaledes udlaante Beløb — eventuelt af Banens aarlige Driftsoverskud — forrentedes og tilbagebetaltes Reservefonden.

Ved Skrivelse af 9. September 1901¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Gribskovbanen afslaar Ministeriet et Andragende fra en Jernbane om Tilladelse til at afholde de med Udstedelsen af nye Kuponsark til Banens Aktier forbundne Udgifter af Reservefondens Midler.

Dispositioner over Reservefondsmidler, som ikke stemme med Fondens Øjemed eller de for denne i øvrigt gældende Bestemmelser, bør næppe heller tillades under den Form, at Udredelsen af Fonden sker som et Laan, ikke som egentligt Forbrug af Midlerne. Hvis dette ikke fastholdes, vil der opstaa en Mulighed for Omgaaelse af de paagældende Bestemmelser. Under Hensyn hertil har Ministeriet da ogsaa ved en Skrivelse af 18. Oktober 1906¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Nørre Sundby—Fjerritslev m. fl. private Jernbaner afslaaet et Andragende om Tilladelse til at tilvejebringe Midlerne til visse Anskaffelser ved Optagelse hos vedkommende Jernbanes Reservefond af et Laan, som tænktes at skulle forrentes. I nyere Tid har Ministeriet dog i nogle Tilfælde, hvor der rejstes Spørgsmaal om Anvendelse af Reservefondsmidler til Øjemed, som kun med tvivlsom Føje kunde anses for svarende til Bestemmelsen med Reservefonden, tilladt, at der af Jernbaners Reservefond udrededes de fornødne Beløb som Laan, der skulle forrentes med 4 pCt. aarlig. Ved Skrivelse af 11. September 1911¹⁾ til Direktionen for Aalborg—Hvalpsund Jernbane har Ministeriet saaledes tilladt, at der af nævnte Jernbanes Reservefond ydedes et Laan (der skulde forrentes med 4 pCt. aarlig) til delvis Dækning af Udgifterne ved Omordning af Stationsforholdene i Aars som Følge af Anlægget af Jernbanen fra Aars til Hvalpsund. Endvidere har Ministeriet ved Skrivelse af 17. Januar 1914¹⁾ til Bestyrelsen for Kol-

¹⁾ Utrykt.

ding—Egtved Jernbane samtykket i, at nævnte Jernbane hos Banens Reservefond optog det fornødne Laan til Afvikling af en Banen ydet Kassekredit, mod at Laanet forrentedes med 4 pCt. aarlig. Paa lignende Maade har Ministeriet ved Skrivelse af 13. Februar 1914¹⁾ til Direktionen for Hillerød—Frederiksværk Jernbane samtykket i, at nævnte Jernbane ydede et Tilskud til Anlæg af en ny Jernbane fra Frederiksværk til Hundested, saaledes at det fornødne Beløb tilvejebragtes ved Optagelse af et Laan hos førstnævnte Jernbanes Reservefond.

Der kunde spørges, om Ministeriet kan tillade, at en Jernbane i Stedet for fra sin Reservefond at modtage det fornødne Beløb til et ved Koncessionen hjemlet Øjemed tog dette direkte fra den Del af et tilstedeværende Driftsoverskud, som ifølge Koncessionen er bestemt til Henlæggelse til Reservefonden, saaledes at der for vedkommende Driftsaar ikke skete nogen Henlæggelse til Fonden eller kun en mindre Henlæggelse end foreskrevet. I saa Henseende kan anføres, at Ministeriet i et Tilfælde, hvor der rejstes Spørgsmaal om Disposition over den til Henlæggelse til en Reservefond bestemte Del af et tilstedeværende Driftsoverskud, ved en Skrivelse af 14. Januar 1910¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Kolding—Egtved Jernbane krævede det paagældende Beløb overført til Fonden, samtidig med at der gaves Tilladelse til at tage det herefter eventuelt fornødne Beløb af Reservefonden.

Medens der i ældre Koncessioner ikke stilledes Krav om, at de af en Reservefond forbrugte Beløb skulde restitueres gennem ekstraordinære Henlæggelser, hvorimod de eventuelt maatte restitueres ved de normale aarlige Henlæggelser, jfr. § 26 i Slutningen i Koncession af 27. Juni 1889 til Anlæg og Benyttelse af Skagensbanen, stiller Forholdet sig noget anderledes med Hensyn til de i Henhold til Lovene Nr. 88 af 8. Maj 1894 og Nr. 156 af 27. Maj 1908 anlagte Jernbaner, jfr. sidstnævnte Lovs § 11 h og Lov Nr. 52 af 22. Marts 1907. Ifølge Loven af 8. Maj 1894 § 5 h kunde der, naar der var gjort Brug

¹⁾ Utrykt.

af nogen Del af Reservefonden, ikke udbetales Udbytte til vedkommende Jernbanes Aktionærer, før end Fonden af Banens Overskud var bragt op til sin oprindelige Størrelse. Denne Bestemmelse er vel lempet ved Loven af 1907; men saavel denne Lov som Loven af 1908 udtaler, at Ministeren, naar der af Fonden er anvendt Beløb til Fornyetelser og Udvidelser, bestemmer, »efter hvilke Regler de forbrugte Beløb skulle tilbagebetales Fonden«, hvorved uden Tvivl maa være tænkt paa ekstraordinære Henlæggelser udover de normale. Ministeren maa dog kunne lempe Tilbagebetalingsvilkaarene saaledes, at der bliver Mulighed for Udbytteudbetaling, inden det forbrugte Beløb er tilbagebetalt. Tvivlsomt kunde det synes, om Ministeren er beføjet til at bestemme, at der slet ikke skal ske nogen ekstraordinær Henlæggelse, men at Tilbagebetalingen kun skal finde Sted gennem de normale aarlige Henlæggelser. Af Motiverne til det oprindelige, i Rigsdags-samlingen 1906—07 forelagte Forslag til Loven af 1908 ses, at man har tænkt sig, at Ministeriet skulde være berettiget til »for hvert enkelt Tilfælde at træffe Bestemmelse om, i hvilket Omfang og indenfor hvilket Tidsrum det forbrugte Beløb skal tilbagebetales Fonden af de senere Aars Driftsoverskud, i hvilken sidste Henseende man navnlig har været opmærksom paa det ønskelige i, at Udbyttet til Banens Aktionærer ikke underkastes for store Svingninger«¹⁾. Der ses herefter ikke at være noget til Hinder for, at Ministeriet efter Omstændighederne helt eller delvis fritager en Bane for Tilbagebetaling, jfr. navnlig Udtrykket: »i hvilket Omfang«. Til Oplysning om Ministeriets Stilling til dette Spørgsmaal kan henvises til en Skrivelse af 19. Juni 1912²⁾ til Bestyrelsen for Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted Jernbane, hvorved bifaldes, at et af en Reservefond forbrugt Beløb kun restitueres gennem de normale Henlæggelser.

Hvorvidt Tilbagebetaling udenfor den normale Henlæggelse, foruden hvor Talen er om Beløb, som ere anvendte

¹⁾ Rigsdags Tidende for 1906—07, Tillæg A., Sp. 4185.

²⁾ Utrykt.

til Fornyelser m. v., ogsaa efter Ministerens Bestemmelse eventuelt skal ske, hvor Midler af Fonden i Overensstemmelse med dennes principale Bestemmelse ere anvendte til uforudsete Udgifter, som ere nødvendiggjorte til Opretholdelse af en Banes fortsatte og uforstyrrede Drift, er efter Udtrykkene i de omhandlede Love mulig omtvisteligt. Rigtigst er det dog vistnok at fastholde, at Bestemmelsen om Tilbagebetaling her ikke kommer til Anvendelse, hvorimod Pligten til de normerede almindelige Henlæggelser af Driftsoverskuddet naturligtvis ogsaa i dette Tilfælde altid vil være til Stede.

Reservefondens Indtægter bestaar i de normerede aarlige Henlæggelser samt i de indvundne Renter af de henlagte Midler, jfr. nærmere nedenfor, men det forudsættes i flere Koncessioner, jfr. fornævnte Koncession af 27. Juni 1889, at Fonden tillige kan have andre Indtægter. Herved er formentlig tænkt paa tilfældige Indtægter. Som Eksempel paa, at en saadan Indtægt ifølge Ministeriets Bestemmelse er tilfaldet en Reservefond, kan anføres, at Ministeriet ved Skrivelse af 30. Marts 1875¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved den lolland-falsterske Jernbane tillod, at et Jernbanen tilhørende Grundstykke afhændedes, saaledes at Salgssummen førtes til Indtægt for Banens Reservefond.

Med Hensyn til de ved Koncessionerne foreskrevne Henlæggelser af de aarlige Driftsoverskud skal anføres, at det i nogle Koncessioner er fremhævet, at der ved Bestemmelsen af, hvad der er at anse som Overskud, til Jernbanens Driftsudgifter ikke medregnes »Rente eller Dividende af Anlægskapitalen«, jfr. § 24 i den under 10. Juli 1905 meddelte Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane paa Amager. Da det kunde omtvistes, hvorvidt der i denne Sammenhæng ved »Rente« sigtes til Rente af Laan, som Jernbanen maatte have optaget, har Spørgsmaalet om Ordenes rette Forstaaelse været forelagt Ministeriet, som i en Skrivelse af 13. December 1907¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Amagerbanen har ud-

¹⁾ Utrykt.

talt, at det maa holde for, at det ikke har været Hensigten med den foran omhandlede Bestemmelse at udtale, at man ved Fastsættelsen af, hvad der bør henlægges til Reservefonden, skulde kunne undlade at tage Hensyn til Renteskyld til Banens Kreditorer, men derimod alene at fremhæve, at der ikke *til Ejerne af Banen* under Navn af Rente eller Dividende bør udbetales noget Udbytte af den aarlige Drift, forinden Henlæggelse til Reservefonden har fundet Sted. Ved en Skrivelse af 3. August 1910¹⁾ til Bestyrelsen for den nævnte Jernbane har Ministeriet endvidere bifaldet, at der for et Driftsaar intet henlagdes til Banens Reservefond, som Følge af, at Driftsregnskabet udviste et mindre Underskud, efter at der var betalt et større *Afdrag* paa et af Banen optaget Laan. I denne Sammenhæng skal i Modsætning hertil anføres en Skrivelse af 13. December 1907¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Slangstrupbanen, hvori Ministeriet udtaler, at det savner Hjemmel til at tillade, at det Beløb, som aarlig skal henlægges til Banens Reservefond, anvendes til Indfrielse af de af Banens Obligationslaan udtrukne Obligationer²⁾.

Angaaende *Tidspunktet* for Indbetaling til Fonden af de Beløb, som aarlig skulle henlægges, udtales det i tvende Skrivelser af 7. Februar 1881¹⁾ fra Indenrigsministeriet henholdsvis til den kgl. Kommissarius ved Randers—Grenaa Banen og til den kgl. Kommissarius ved Aarhus—Ryomgaard Banen, at den ved de paagældende Koncessioner stillede Fordring maa anses for fyldestgjort, naar det Reservefonden tilkommende Beløb indbetales i denne ved Afslutningen af Regnskabet for det vedkommende Driftsaar. Ved en Skrivelse af 22. December 1906¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Kolding—Egtved Jernbane har Ministeriet dog udtalt, at samme efter Omstændighederne ikke skulde have noget at erindre imod, at Indbetalingen af det Beløb, som for et Driftsaar tilkom

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Hensigten var her at tage Midlerne til Indfrielse af Obligationerne fra Reservefonden i Stedet for af Driftsoverskudene.

Banens Reservefond, udsattes, indtil den dertil fornødne Kapital havdes til Raadighed, imod at Beløbet, indtil Indbetalingen skete, forrentedes med 4 pCt. aarlig.

Som foran berørt, er der ved de paagældende Bestemmelser i vedkommende Love og Koncessioner fastsat et vist *Maksimum*, udover hvilket Reservefonden ikke skal forøges. I ældre Tid blev dette Maksimum enten fastsat til en bestemt Sum, jfr. Lov af 9. Februar 1866 § 1 Nr. 37, eller ogsaa overlodes det til Ministeren at bestemme Størrelsen, jfr. § 26 i for nævnte Koncession af 27. Juni 1889. Ved Lovene af 1907 og 1908 er Maksimum fastsat til 10 pCt. af vedkommende Banes Anlægskapital, se foran Side 135—36. Til Anlægskapital maa i denne Sammenhæng henregnes ethvert Beløb, som i Medfør af § 3 i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 eller § 9 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 ifølge Ministerens Bestemmelse er medregnet til Anlægskapitalen ved dennes Opgørelse i det for Banen af lagte Anlægsregnskab, jfr. § 11 h i Loven af 27. Maj 1908 og § 13 i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøge til Ringsted. I Overensstemmelse hermed har Ministeriet i Skrivelse af 4. April 1913¹⁾ til Direktionen for Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Jernbane udtalt, at samme savner Hjemmel til at dispensere fra de givne Bestemmelser angaaende Reservefondens Størrelse ved at tillade, at visse Beløb, der vare medregnede ved Anlægskapitalens Opgørelse i Anlægsregnskabet, fradroges ved Bestemmelsen af Maksimum for Reservefonden (de 10 pCt. af Anlægskapitalen).

Der kunde spørges, om det nævnte Maksimumsbeløb i sin Helhed skal være indbetalt direkte fra Driften, eller om det er tilstrækkeligt, at Fonden *dels* gennem de aarlige Henlæggelser og ekstraordinære Indtægter, *dels* gennem de i Tidens Løb indvundne Renter af de henlagte Beløb har naaet den foreskrevne Størrelse. De nyere Reservefondsbestemmelser give ingen Besvarelse af dette Spørgsmaal, jfr. § 11 h i Loven

¹⁾ Utrykt.

af 27. Maj 1908; men naar henses til, at det i ældre Bestemmelser, jfr. § 1 Nr. 37 i Lov af 9. Februar 1866 og § 26, 1. Stk. i fornævnte Koncession af 27. Juni 1889, var fastsat, at Henlæggelserne skulde vedblive, »indtil Fonden ved dette aarlige Tilskud i Forbindelse med Renter og andre Indtægter har opnaaet en saadan Størrelse...«, maa man sikkert ogsaa for de nyere Jernbaners Vedkommende blive staaende ved Kravet om, at Fonden gennem de ordinære og ekstraordinære Henlæggelser samt ved Renteindvinding skal være bragt op til de 10 pCt. af Anlægskapitalen. Da Fondens Midler, jfr. nærmere nedenfor, almindeligvis anbringes i Effekter, som noteres paa Københavns Børs, opstaar der Spørgsmaal om, hvorvidt man i den anførte Henseende endvidere kan medregne Kursavance paa de Fonden tilhørende Effekter. Dette Spørgsmaal er dog af Ministeriet afgjort i benægtende Retning derved, at det ved Ministeriets Resolution er fastsat, at Fondens Effekter skulle opføres i Banens Status til Indkøbsprisen, jfr. Decisioner af 19., 20. og 20. September 1905¹⁾ til Driftsregnskaberne henholdsvis for Aars—Nibe—Svenstrupbanen, for Fjerritslev—Frederikshavnbanen og for Aalborg—Hadsundbanen; se endvidere Skrivelse af 26. November 1914¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Direktionen for Kallehavebanen.

Saa længe Reservefonden ikke er naaet til Maksimum, vil den være at forøge saavel ved de aarlige Henlæggelser som gennem de Beløb, der indvindes ved Forrentning af de Fonden tilhørende Kapitaler, jfr. Skrivelse af 18. Juli 1913¹⁾ fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Direktionen for Høng—Tølløse Jernbane, hvorved afslaas et Andragende om Tilladelse til at overføre Renterne af Banens Reservefond til en af Banen dannet særlig Udvidelses- og Fornyelsesfond, saaledes at Reservefonden kun vilde vokse med de normerede aarlige Henlæggelser fra Driften.

Naar det fastsatte Maksimum for Reservefonden er naaet, ophøre de aarlige Henlæggelser. Naar Fonden derefter enten

¹⁾ Utrykt.

gennem ekstraordinære Indtægter eller ved Forrentning af Kapitalen vokser til en endnu større Sum, opstaar der Spørgsmaal om, hvorvidt der haves en friere Adgang til at disponere over de overskydende Beløb. Med Hensyn hertil bemærkes, at *der savnes Hjemmel til at tillade, at de overskydende Beløb anvendes til andre Øjemed* end fastsat for Fondens øvrige Midler. Hvad specielt angaar Renterne, maa disse som Accessorier til Fondens Kapital dele Skæbne med denne. I Overensstemmelse hermed har Ministeriet ogsaa ved Skrivelser af 4. Juni 1914¹⁾ og 2. November s. A.¹⁾ til Direktionen for Hillerød—Frederiksværk Jernbane nægtet Samtykke til, at Renterne af Banens Reservefond — efter at denne var naaet det foreskrevne Maksimumsbeløb — anvendtes til Betaling af et Tilskud, som Banen havde besluttet (og faaet Tilladelse til) at yde til Jernbaneanlægget fra Frederiksværk til Hundested, uden at tilbagebetales Fonden som Laan og indtil Tilbagebetalingen forrentes (jfr. foran Side 141). Det maa efter det saaledes antagne anses for udelukket, at der kan meddeles en Jernbane en almindelig Tilladelse til at disponere over Fondens Renter, efter at den er naaet det foreskrevne Maksimum. Ministeriet har dog ved Skrivelser af 3. August 1912¹⁾ og af 29. Marts 1913¹⁾ henholdsvis til Bestyrelsen for Hammel—Aarhus Jernbane og til Direktionen for Præstø—Næstved Jernbane samtykket i, at Renterne af vedkommende Fond, forsaavidt den var naaet det foreskrevne Maksimum, indtil videre førtes til Indtægt for en af den paagældende Bane dannet særlig Fornyelsesfond. Disse Afgørelser ere imidlertid ikke i nogen egentlig Modstrid med det foran hævdede, idet Bestemmelsen med Fornyelsesfond er at tjene til Dækning af Udgifter ved Fornyelser og Udvidelser af Banen med Tilbehør, altsaa netop til Øjemed, til hvilke ogsaa Reservefondens Midler kunne anvendes, hvortil kommer, at der over Fornyelsesfondens Midler lige saa lidt som over Reservefondens kan disponeres uden Ministeriets Samtykke i hvert enkelt Tilfælde.

¹⁾ Utrykt.

Forsaavidt der i det anførte Tilfælde finder Forbrug Sted af Reservefondens Midler, uden at Fonden dog bringes ned under det fastsatte Maksimum, maa det ifølge de nyere Bestemmelser formentlig ganske bero paa Ministerens Afgørelse, hvorvidt Tilbagebetaling skal finde Sted; men det kan mulig anses for bedst stemmende med Aanden i de paagældende Bestemmelser, at Banen ganske fritages for Tilbagebetaling i dette Tilfælde, jfr. de ældre Koncessionsbestemmelser, f. Eks. § 26 i Koncessionen af 27. Juni 1889, ifølge hvilke Restitution kun skulde ske, naar Fonden var nedbragt under det fastsatte højeste Beløb.

Naar der derimod, efter at Reservefonden er naaet Maksimum, disponeres over dens Midler saaledes, at den bringes ned under det foreskrevne største Beløb, genopvaagner Pligten til de aarlige Henlæggelser fra Driften — uden Hensyn til Ministerens Bestemmelse om Tilbagebetaling ogsaa gennem ekstraordinære Bidrag. Dette udtales ikke i de nyere Bestemmelser; men disse maa formentlig forstaas i Overensstemmelse med Bestemmelserne i ældre Koncessioner, jfr. § 26 i Slutningen i nysnævnte Koncession¹⁾. Forsaavidt en i Henhold til Loven af 8. Maj 1894 eller Loven af 27. Maj 1908 anlagt Jernbanes Reservefond nedbringes under 5 pCt. af Anlægskapitalen, opstaar saaledes en ubetinget Pligt til paany at henlægge 40 pCt. af Driftsoverskuddet, indtil denne Størrelse atter er naaet, og derefter maa henlægges 10 pCt. af Overskuddet, indtil Maksimum paany er naaet.

Angaaende *Anbringelsen af Reservefondens Midler* hedder det i Koncessionerne, at Fonden »gøres rentebærende efter en Ministeren af Bevillingshaverne forelagt Plan«. At Fonden gøres rentebærende betyder formentlig ikke, at Midlerne alene kunne anbringes i Effekter, som bære Rente i egentlig Forstand. De maa uden Tvivl ogsaa kunne anbringes i solide

¹⁾ »Nedbringes Reservefonden . . . under det fastsatte højeste Beløb, bliver den *paa lignende Maade* som i denne Paragrafs 1. Stykke angivet at forøge, indtil den har naaet dettes Størrelse«.

Aktier, som give Udbytte. Med Hensyn hertil kan da ogsaa henvises til Ministeriets Skrivelser af 9. August 1884¹⁾ og af 4. April 1892¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved den sydfyenske Jernbane, hvorved samtykkes i, at Dele af Ringe—Faaborgbanens Reservefonds Midler anbringes i Aktier i den sydfyenske Jernbane.

Hvad iøvrigt angaar de almindelige Principper for Anbringelse af Reservefondsmidler, skal oplyses, at det er ganske almindeligt, at mindre Beløb, tilhørende Fonden, anbringes i en Sparekasse; derimod anses saadan Anbringelse ikke for rigtig, hvor Talen er om større Beløb, i hvilken Henseende det i en Skrivelse af 6. December 1901¹⁾ fra Ministeriet til den kgl. Kommissarius ved Svendborg—Nyborg Jernbane udtales, at Ministeriet ikke kan anse det for rigtigt, at de ommeldte Midler, der nu udgøre over 50,000 Kr., indestaa i en Sparekasse, men maa holde for, at de bør anbringes i solide Værdipapirer. I Skrivelse af 15. Oktober 1914²⁾ til Repræsentantskabet for Langelandsbanen udtaler Ministeriet dernæst, at det »i og for sig maa finde det rettest, at Banens Reservefonds Midler anbringes i saadanne Obligationer, som kunne anvendes til Anbringelse af umyndiges Midler«. At Fondens Midler ikke kunne anbringes i Jernbanemateriel, følger allerede af, at de skulle gøres rentebærende. I Skrivelse af 26. April 1877¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Randers—Grenaa Jernbane udtaler Ministeriet da ogsaa, at det ikke kan give sit Samtykke til, at nogen Del af en Reservefonds Midler anbringes i en Beholdning af Skinner og Sveller.

I Skrivelser af 11. og 24. November 1892¹⁾ til den kgl. Kommissarius ved Jernbaneanlæg i Jylland nægter Ministeriet Tilladelse til, at en Reservefonds Midler anbringes i Landejendomme mod 4 pCt. aarlig Rente og mod Sikkerhed efter Reglerne for Udlaan af umyndiges Midler, under Hensyn til dels, at Fondens Midler ved en saadan Anbringelse ikke til

¹⁾ Utrykt.

enhver Tid vilde blive til Raadighed med kort Frist, dels, at Administrationen tillige vilde blive nødsaget til at føre Overtilsyn med Anbringelsen (Panterne). Senere, nemlig ved Skrivelse af 8. December 1893¹⁾ til den samme Kommissarius, har Ministeriet tilladt, at *en mindre Del* af Fondens Midler udlaaantes i faste Ejendomme mod 4 pCt. aarlig Rente, dog paa Betingelse af, at Overformynderiets Laanebestyrelse for vedkommende Amtsraadskreds havde haft Lejlighed til forinden paagældende Laans Ydelse at bedømme den tilbudte Sikkerhed og fundet den betryggende, og at der af Jernbanens Bestyrelse førtes et i Lighed med Reglerne i Anordning af 12. November 1870 § 5 ordnet Tilsyn med, at Panterne ikke forringedes, hvorom der hvert 3die Aar vilde være at gøre Indberetning til Kommissarius, ledsaget — for saadanne Ejendomme, hvis Værdi ikke væsentligst beror paa de paa dem opførte Bygningers Værdi — af Naboattester om, at vedkommende Avlsbrug fremdeles blev drevet forsvarligt med passende Besætning i god Stand, ligesom der endelig for disse Ejendomme hvert 9de Aar vilde være at foretage Omvurdering efter samme Regler som ved Laanets Ydelse. I denne Sammenhæng kan endvidere anføres en Skrivelse af 20. August 1909¹⁾ fra Ministeriet til Bestyrelsen for Slangrupbanen, hvori udtales, at Ministeriet ikke vil kunne bifalde, at Banens Reservefonds Midler ere anbragte i Obligationer i Ejendomme langs Banen, og derhos forlanges et Forslag til en anden Anbringelse.

I Koncessionerne er det endelig bestemt, at *alle Reservefonden tilhørende Værdipapirer skulle forsynes med Paategning om deres Bestemmelse*. Denne Prohibitivpaategning meddeltes i tidligere Tid af den kgl. Kommissarius, jfr. § 26 i Koncessionen af 27. Juni 1889; men dette Forhold er forandret ved Lov Nr. 35 af 5. Marts 1909 om Kommissarier ved Jernbanerne m. m., § 3, 1. Stykke, hvorefter det almindelige Tilsyn,

¹⁾ Utrykt.

der i Henhold til vedkommende Love og Eneretsbevillinger fra Statens Side skal føres med Driften af de private Jernbaner, henlægges direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder, se nu ogsaa (eksempelvis) § 27 i Slutningen i fornævnte Eneretsbevilling af 5. Marts 1914.

Sluttelig skal endnu oplyses, hvorledes Forholdet med Hensyn til Reservefondshenlæggelse ordnes forsaavidt angaar *Jernbaner, der ere bortforpagtede* og drives af en anden Jernbane. I dette Tilfælde betragtes den aarlige Forpagtningsafgift som det Udbytte, af hvilket Henlæggelsen skal beregnes, jfr. § 9 i den under 3die Februar 1896 af Ministeriet for offentlige Arbejder approberede Overenskomst¹⁾ om Gribskovbanens Forpagtning af Helsingebanen samt § 2 i den under 29. Juli 1902 approberede Overenskomst²⁾ om Bortforpagtning af Svendborg—Nyborg Banen til det sydfyenske Jernbaneselskab.

Med Hensyn til *Sporveje* er Forholdet det, at de herom handlende Love ikke indeholde Bestemmelser vedrørende Pligterne til Gennemførelse af Anlæg og Opretholdelse af Driften, og i de nu sædvanlige Tilfælde, hvor Sporvejskoncessionerne meddeles til vedkommende Kommunalbestyrelser, indeholde Koncessionerne heller ingen herhen hørende Bestemmelser, jfr. f. Eks. den under 16. Maj 1903 udfærdigede Eneretsbevilling for Aarhus Byraad til Anlæg og Drift af en Sporvej i Aarhus samt den under 26. Januar 1911 udfærdigede Eneretsbevilling for Odense Byraad paa Anlæg og Drift af en elektrisk Sporvej i Odense Købstad. I Tilfælde som de nævnte synes Bestemmelser af den omhandlede Art iøvrigt ogsaa at maatte være overflødige, da den overvejende Interesse i Anlæg og Drift netop maa anses for at være Kommunens

¹⁾ Utrykt.

²⁾ Ikke offentliggjort.

egen Interesse i Tilvejebringelse af de bedst mulige Færdselsforhold paa Kommunens Veje.

Anderledes stiller Sagen sig, hvor Eneretsbevilling til en Sporvejs Anlæg og Drift meddeles en privat; men i saadanne Tilfælde vil man ogsaa i Bevillingerne genfinde lignende Bestemmelser som de foran omhandlede i Jernbanekoncessionerne. De paagældende Bestemmelser i senere Sporvejskoncessioner ere ikke ganske ensartede, til Dels som Følge af de noget forskellige konkrete Forhold. De udførligste Bestemmelser — i det væsentlige ganske svarende til Jernbanekoncessionernes Bestemmelser — findes optagne i de i Henhold til den ældre Lovgivning udfærdigede Koncessioner; men ogsaa nyere Koncessioner indeholde de fornødne Bestemmelser af den her omhandlede Art. I saa Henseende kan henvises til den under 31. Maj 1897 meddelte, nu bortfaldne Eneretsbevilling til at drive Sporvognskørsel paa Strandvejen fra Slukefter til Klampenborg samt til den under 17. November 1902 udfærdigede Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af en Sporvej ad Strandvejen fra Staden Københavns Grænse til Klampenborg.

I sidstnævnte Bevillings § 3 er det bestemt, at

1. »Sporvejsanlægget skal fremmes saaledes, at det i alt væsentligt er færdigt og ... i sin hele Udstrækning kan aabnes for Drift senest den 1. September 1903. Saafremt denne Termin ikke iagttages, skal Bevillingen være forbrudt, medmindre det godtgøres, at Terminens Overholdelse er bleven umuliggjort ved Bevillingshaveren utilregnelige Omstændigheder, saasom Naturbegivenheder, Arbejdsstandsninger eller andet deslige«.

2. Med Hensyn til Sporvejens Drift hedder det dernæst i Bevillingens § 17:

»Saafremt Driften uden uafvendelig Nødvendighed og uden Amtsraadets Samtykke afbrydes, forbeholder Ministeriet sig Ret til enten at overdrage Amtsrådet Sporvejsanlægget efter

de ... i § 16 angivne Bestemmelser¹⁾, eller at meddele Amdtsraadet Tilladelse til at etablere en midlertidig Drift for Bevillingshaverens Regning og Risiko og vedblive dermed, indtil Bevillingshaveren paa fyldestgørende Maade godtgør at være i Stand til selv at fortsætte Driften«, jfr. hermed § 6 i fornævnte Bevilling af 1897, hvor Virkningen af Trafikkens Bevillingshaveren tilregnelige Afbrydelse er fastsat at være, at Indenrigsministeren kan erklære Bevillingen for forbrudt, hvorefter Amtskommunen skal være berettiget til at forlange Sporene borttagne og Vejene m. m. satte i god, brolagt og makadamiseret Stand, alt for Bevillingshavernes Regning. Det tilføjes derhos, at Trafikken skal besørges ved Slæder eller almindelige Færdselsvogne, naar Sporvejen paa Grund af Snelæg bliver ufarbar.

3. I § 18 i Eneretsbevillingen af 1902 er det endvidere bestemt, at Ministeriet, naar Bevillingshaveren ikke opfylder de i Eneretsbevillingen fastsatte Vilkaar, kan erklære Bevillingen for forbrudt. Denne Bestemmelse (med hvilken kan sammenholdes Bestemmelsen i § 10 i Eneretsbevillingen af 1897) maa ogsaa kunne bringes til Anvendelse i de i § 17 omhandlede Tilfælde.

4. I § 14 i Eneretsbevillingen af 1897 var det endelig fastsat, at Bevillingshaverne til Sikkerhed for Opfyldelsen af de i Eneretsbevillingen omhandlede Forpligtelser, forinden Driften paabegyndtes²⁾, hos Indenrigsministeriet skulde deponere et Beløb af 10,000 Kr. i let realisable og paa Ihændehaveren lydende Pengeeffekter. Renten af disse Effekter tilfaldt Bevillingshaverne, som afholdt Omkostningerne ved deres Deponering.

¹⁾ Om Indløsningsretten.

²⁾ Det maa erindres, at Bevillingen kun omhandler Driften af en allerede eksisterende Sporvej. I Tilfælde, hvor en Bevilling ogsaa omfatter Sporvejsanlægget, kræves Depositumet stillet, inden Anlægget paabegyndes, se saaledes § 21 i den nu bortfaldne Koncession af 23. Oktober 1883 til Anlæg og Benyttelse af en Sporvej fra Frederiksberg til Nørrebro.

Naar der i Henhold til Eneretsbevillingens Bestemmelser var blevet udført Arbejder eller afholdt Udgifter for Bevillingshavernes Regning, var vedkommende Autoritet berettiget til at gøre sig betalt i det deponerede Beløb.

Hver Gang det deponerede Beløb var formindsket med 100 Kr. eller derover, vare Bevillingshaverne pligtige til under Bevillingens Fortabelse uden Ophold at supplere det til det oprindelige Beløb.

Dersom den omhandlede Sikkerhed ikke var stillet inden $\frac{1}{2}$ Aar fra Bevillingens Dato, kunde Indenrigsministeriet erklære Bevillingen for forbrudt.

Angaaende Bevillingshaverens personlige Ansvar (udover det stillede Depositums Beløb) kan henvises til, hvad der er bemærket foran angaaende Jernbanekoncessionshaverens Stilling i saa Henseende.
