

## 11. OVERDRAGELIGHED AF RETTIGHEDER OG PLIGTER EFTER KONCESSIONERNE.

Efter den foran i Afsnit 5 hævdede Opfattelse af Koncessionsbegrebet, hvorefter Koncessionsvirksomheden er at anse som Udførelsen af en offentlig (Stats-) Forvaltningsfunktion og selve Koncessionen som et Statsmandat til Udførelsen af denne Funktion, falder det ikke vanskeligt at besvare Spørgsmaalet om, hvorvidt Koncessionerne som saadanne af Koncessionshaverne kunne *overdrages til andre*. Saadan Overdragelse kan lige saa lidt finde Sted, som et Statsembede eller andet Statsforvaltningshverv af Indehaveren kan overdrages til Trediemand<sup>1)</sup>. Udtrykkelig Bestemmelse i saa Henseende findes optaget i adskillige Jernbane- og Sporvejskoncessioner, jfr. § 30, sidste Stykke i Koncession af 17. Januar 1879 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hillerød til Græsted og for Sporvejenes Vedkommende § 26 i Koncession af 23. Oktober 1883, § 19, 2. Punktum i Eneretsbevilling af 17. November 1902 og § 16 i Eneretsbevilling af 16. Maj 1903. Koncessionen kan derimod efter Begæring af dens Indehaver overdrages til en anden af den, der har meddelt Koncessionen. Af rent praktiske Grunde er det almindeligt, at Jernbanekoncessioner meddeles til bestemte navngivne Personer, som have taget Initiativet til vedkommende Anlægs Gennemførelse, uagtet det

<sup>1)</sup> W. ZELLER: Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Concessionen, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, XI Bind, 1895, Side 360.

er Hensigten, at i hvert Fald Driftsvirksomheden skal udføres af et Aktie- (Andels-) Selskab, repræsenterende Andelshaverne i Foretagendet. I saadanne Tilfælde *paalægges det ved Koncessionerne disses Indehavere at sørge for, at Koncessionen overdrages til et saadant Selskab*, jfr. § 30, 1. Stykke i fornævnte Koncession af 17. Januar 1879 og § 36, 1. Stykke i Eneretsbevilling af 5. Marts 1914, se i øvrigt ogsaa en noget lignende Bestemmelse i § 19, 1. Punktum i Eneretsbevilling af 17. November 1902 til Anlæg og Drift af en Sporvej fra København til Klampenborg. For Jernbanernes Vedkommende er det uden Tvivl forudsat, at den ommeldte Overdragelse sker uden Vederlag, og en udtrykkelig Udtalelse i saa Henseende findes ogsaa i ældre Koncessioner, jfr. § 30, 1. Stykke i Koncessionen af 17. Januar 1879.

Saavel i Jernbane- som i Sporvejskoncessioner er der kun taget Forbehold om Regeringens (Kongens eller Ministeriets) Samtykke til Overdragelse af Koncessionen. Saadant Samtykke (saavel som Samtykke til Bortforpagtning eller Fusion med en anden Jernbane, jfr. nærmere nedenfor) maa uden Tvivl ogsaa i alle Tilfælde anses for tilstrækkeligt, hvor Talen er om *Jernbaner*, da kun Spørgsmaal om Tilvejebringelse og Bevarelse af Jernbaner, men derimod ikke Spørgsmaal om, hvem der skal drive disse, henhører under Lovgivningsmagtens Afgørelse, jfr. Udviklingen foran i Afsnit 3; til Overdragelse af *Sporvejskoncessioner* maa der derimod formentlig foruden Ministeriets Samtykke tillige kræves Samtykke fra vedkommende Kommunalbestyrelse.

Det i Koncessionerne benyttede Udtryk »Overdragelse af Koncessionen med Ministeriets Samtykke«, er, som det let vil ses, i øvrigt lidet heldigt. Overdragelse af Koncessionen til en anden kan kun foretages af den koncessionsgivende Myndighed, altsaa for Jernbaners Vedkommende af Kongen, jfr. kgl. Resolution af 25. Maj 1844, hvorved det samtidig med, at der meddeltes Industriforeningen i København Koncession paa København—Roskildebanen, tilledes, at Koncessionen transporteredes til det saakaldte sjæl-

landske Jernbaneselskab; men naturligvis kan vedkommende Myndighed delegere sin Ret i saa Henseende til en lavere Myndighed, saaledes som det i de af Kongen meddelte Jernbanekoncessioner er overladt til Ministeriet at indrømme en Overdragelse af Koncessionerne. Korrekt vilde derfor den til Grund for Ordene liggende Tanke være at udtrykke saaledes, at Koncessionshaveren ikke kan overdrage sine Rettigheder og Pligter ifølge Koncessionen til andre, men at Udstederen af Koncessionen efter derom udtalt Ønske fra Koncessionshaverens Side eventuelt vil være villig til at overdrage Koncessionen til en anden. Koncessionernes herhen hørende Bestemmelse burde derfor affattes f. Eks. saaledes: Overdragelse af Koncessionen til en anden kan kun foretages af Ministeriet efter Koncessionshaverens Begæring.

Naar en egentlig Overdragelse som den omhandlede har funden Sted, maa den oprindelige Koncessionshaver betragtes som aldeles udtraadt af Forholdet, saaledes at alle Rettigheder og Pligter ifølge Koncessionen ere overgaaede til den nye Koncessionshaver. Da den første Koncessionshaver ikke selv er i Stand til at disponere over den Værdi, som repræsenteres af selve Koncessionen, lige saa lidt som en Embedsmand kan disponere over et af ham beklædt Embede, maa Overdragelsen være hans Kreditorer uvedkommende, hvorimod de naturligvis maa bevare deres Ret til at holde sig til de egentlige Formuegenstande, som maatte henhøre til Virksomheden og ønskes overdragne til den nye Koncessionshaver samtidig med Koncessionens Overdragelse.

Koncessioner meddeles oftere til en Flerhed af Personer, og det kræver derfor en særlig Undersøgelse, hvorledes der vil være at forholde, naar en af disse udgaar af Interessentskabet. Angaaende Forholdet i Tilfælde af en af Deltagernes Dødsfald eller Fallit henvises til Udviklingen i næste Afsnit. Her skal alene omhandles det Tilfælde, at en Deltager frivillig ønsker at træde tilbage. At Deltageren ikke uden Koncessionsgiverens Samtykke kan trække sig tilbage, følger af, hvad der er udviklet foran i Afsnit 7 om Koncessionshaverens

Pligt til at gennemføre Anlægget og opretholde Driftsvirksomheden. Denne Pligt maa paahvile hver enkelt Deltager; men lige saa utvivlsomt synes det at maatte være, at Tilbage trædelsen kun kan finde Sted med Samtykke fra samtlige de øvrige Koncessionshavere, hvis Ansvar og Risiko forøges ved, at deres Kreds indsnævres. Det næste Spørgsmaal, som rejser sig, er, hvorledes Stillingen bliver, hvis den tilbage trædende enten af denne selv eller fra anden Side ønskes erstattet med en ny Deltager. Det siger sig selv, at en saadan ikke kan indtræde uden i Kraft af et Mandat fra den koncessionsgivende Myn dighed; men der maa tillige kræves Samtykke fra hver enkelt af de øvrige Koncessionshavere<sup>1)</sup>. I Praksis har der nylig foreligget et Tilfælde, hvor en Medindehaver af en Jernbanekoncession erstattedes af en anden, jfr. Bekendtgørelse Nr. 89 af 23. April 1913<sup>2)</sup>. I den til Grund for den kgl. Resolution liggende Forestilling fremhævedes det udtrykkeligt, at det var godtgjort, at de øvrige Bevillingshavere vare enige i den foreslaaede Forandring.

Naar en Andel i en Koncession lovlig er overdragen til en ny Koncessionshaver, indtræder denne ganske i den oprindelige Koncessionshavers Retsstilling, og sidstnævnte træder aldeles ud af Forholdet.

Hvad angaar *Overdragelse af enkelte Formuegenstande*, som høre til den koncessionerede Virksomhed, følger det af Koncessionernes i de foregaaende Afsnit behandlede Bestemmelser, at Koncessionshaverne ere uberettigede til gennem Afhændelse eller paa anden Maade at disponere over Dele hørende til Virksomheden paa en saadan Maade, at det bliver til væsentlig Forringelse og til følelig Ulempe for Driften. I *Jernbanekoncessioner* er det desuden sædvanligt at optage et ubetinget Forbud imod, at Bevillingshaverne uden Ministerens Samtykke afhænde nogen til Banen hørende Grundejendom eller noget til Banen hørende og til dens Øjemed brugeligt væsentligere Materiale, jfr. § 30 b i Eneretsbevilling af 5.

<sup>1)</sup> Jfr. C. TORP: Om Interessentskab, 1904, Side 64.

<sup>2)</sup> Lovtidende A.

Marts 1914. Angaaende Pantsætning af Jernbaner henvises til, hvad der er bemærket foran Side 317 f. n.

Med Hensyn til *Bortforpagtning* af Virksomhederne synes ifølge Forholdets Natur Koncessionshavernes Dispositionsfrihed at maatte være undergivet en lignende Begrænsning som med Hensyn til Overdragelse, saaledes at Bortforpagtning ikke kan ske uden Koncessionsgiverens Samtykke. Der lægges ved de paagældende Virksomheder saa afgørende Vægt paa, at Driften vedligeholdes paa tilfredsstillende Maade, at en Personforandring for Driftslederens Vedkommende ingenlunde kan være ligegyldig. I *Jernbanekoncessioner* er det da ogsaa almindeligvis udtrykkelig forbudt Koncessionshaverne uden Ministeriets Samtykke at bortforpagte Jernbanens Drift saavel som at afslutte Kontrakt med andre Befordringsanstalter om fælles Benyttelse af Banen med Tilbehør, jfr. § 30 a og d i Eneretsbevillingen af 5. Marts 1914. Tilsvarende udtrykkelig Bestemmelse ses ikke at være optagen i *Sporvejskoncessioner*. Da det her i Virkeligheden er den paagældende Kommunalbestyrelse og ikke Staten, som i første Række er raadig over Forholdet, kunde det ligge nær at antage, at vedkommende Kommunalbestyrelse i Tilfælde, hvor en Sporvejskoncession er meddelt til denne selv, maatte være beføjet til at bortforpagte Virksomheden til en anden, og en Ordning i denne Retning har, som oplyst foran i Afsnit 3, Side 63—64 heller ikke været ualmindelig. I de paagældende Tilfælde har der dog foreligget Samtykke fra Ministeriets Side til Bortforpagtningen, og det maa vistnok ogsaa antages, at Kommunalbestyrelsen uden saadant Samtykke er ubeføjet til at bortforpagte Virksomheden. End mindre tør en Kommunalbestyrelse anses for berettiget til paa egen Haand at tillade en privat Koncessionshaver at bortforpagte en Sporvej, til hvis Anlæg og Drift han har opnaaet Eneretsbevilling, til en Trediemand.

Der foreligger en Række af Tilfælde, hvor Privatbaner med Ministeriets Samtykke ere bortforpagtede og drives af Statsbanerne eller af Indehavere af andre private Jernbaner. Saaledes ere de private Jernbaner mellem Orehoved og Gjedser, fra Viborg til Aalestrup og fra Sorø til Vedde bortforpagtede

til Staten, medens de private Jernbaner fra Odense over Nørre Broby til Faaborg og fra Svendborg til Nyborg ere bortforpagtede til og drives af Bestyrelsen for den sydfynske Jernbane, og den private Jernbane fra Kagerup til Helsingør er bortforpagtet til og drives af Bestyrelsen for den private Jernbane fra Hillerød til Gilleleje (Gribskovbanen).

Naar saaledes en Virksomhed, hvortil der er meddelt Koncession, er overgaaet til at drives af en anden privat eller af Staten, indskrænkes Koncessionshaverens Virksomhed i Forpagtningstiden i det væsentlige til at hæve (og eventuelt fordele) den stipulerede Forpagtningsafgift, men de ved Koncessionen fastslaaede Rettigheder og Pligter maa dog fremdeles i Forhold til det offentlige betragtes som tilkommende og paahvilende Koncessionshaveren, saa at der kun i det Omfang, hvori det offentlige selv samtykker deri, bliver Tale om en Ret og Pligt for samme til at træde i direkte Forhold til Forpagteren, jfr. for Sporvejenes Vedkommende Skrivelse af 20. Juni 1903<sup>1)</sup> fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Amtmanden over Aarhus Amt. Selve Samtykket til Forpagtningen kan ikke antages at indeholde noget Afkald paa at gøre det offentliges Rettigheder overfor Koncessionshaveren gældende mod denne, og i Mangel af særlige Aftaler maa det blive dennes Sag selv at holde Forpagteren til for sit Vedkommende at opfylde Koncessionsbestemmelserne. Forsaavidt der ved særlig Bestemmelse saasom ifølge Lov eller i Henhold til selve Koncessionen er tillagt Trediemand en Ret til under visse Forhold at gøre Krav gældende overfor en Koncessionshaver f. Eks. i Anledning af Skade, forvoldt ved Driften af en Jernbane eller Sporvej (jfr. herom, hvad der er anført foran Side 392 o. f.), maa det endvidere antages, at saadanne Krav vedblivende kunne gøres gældende ligeoverfor Koncessionshaveren, selv om der tillige maatte foreligge Betingelser for at gøre tilsvarende Krav gældende overfor Forpagteren. Et særegent Forhold indtræder, naar en Privatbane, som foran anført, er bortforpagtet til Staten selv. I dette Tilfælde maa Koncessionshaverens

<sup>1)</sup> Utrykt.

Pligter overfor Staten anses for hvilende, saa længe Forpagtningsforholdet vedvarer.

Noget anderledes end i de nævnte Tilfælde stiller Forholdet sig, hvor en Privatbane (Sporvej) i egentlig Forstand *sammensluttes* med en anden Privatbane (Sporvej), saaledes at de drives af en fælles Bestyrelse som en samlet Jernbane (Sporvej). En saadan Sammenslutning (Fusion) har i Medfør af Skrivelse af 25. August 1911<sup>1)</sup> fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Direktionen for Aars—Nibe—Svendstrup Jernbane fundet Sted med Hensyn til de til en saakaldet Aalborg—Hvalpsund Jernbane sammensluttede Jernbaner henholdsvis fra Aars over Nibe til Svendstrup og fra Aars til Hvalpsund. Disse to Baner ere anlagte henholdsvis i Medfør af Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 9 Nr. 19 og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6 Nr. 25.

En Sammenslutning som den omhandlede kan ske enten derved, at Indehaveren af den ene Virksomhed køber den anden, eller ved, at Indehaverne af de tvende Virksomheder i Forening danne et Interessentskab til Udøvelse af de sammensluttede Virksomheder. I det første Tilfælde maa der ske en Overdragelse af den ene Koncession. I det andet Tilfælde foreligger for begge Virksomheders Vedkommende en Medoptagen af en ny Koncessionshaver. Efter hvad der foran er oplyst, vil en egentlig Sammenslutning af tvende Virksomheder af de omhandlede Arter derfor ikke kunne ske uden i Kraft af Tilladelse (Mandat) fra den koncessionsgivende Myndighed (ved Sporveje tillige Samtykke fra vedkommende Kommunalbestyrelser). I begge de fornævnte Tilfælde ophøre de tidligere Virksomheder at bestaa i de ældre Skikkelser og erstattes af en ny, mere omfattende Virksomhed. I Mangel af anden Aftale vedblive Rettigheder og Forpligtelser i Henhold til de for de tvende ældre Virksomheder udstedte Koncessioner at bestaa uforandrede. Bestemmelserne i begge Koncessioner maa vedblivende komme til Opfyldelse. Forsaavidt enkelte Bestemmelser i den ene Koncession afvige fra den anden Koncessions Bestemmelser, komme de kun til Anvendelse

<sup>1)</sup> Utrykt.

forsaavidt angaar den Del af de under eet drevne Virksomheder, som vedrører den førstnævnte Koncession (jfr. saaledes nedenfor angaaende en for den ene Del given Bestemmelse om Jernbaneskyld). Særlige Vanskeligheder kunde naturligvis tænkes at opstaa, dersom der i de for de tvende sammen sluttede Virksomheder givne Koncessioner fandtes modstridende Bestemmelser. Praktisk set ville Konflikter af denne Art dog ikke let indtræde, da Koncessionernes Bestemmelser jo netop pleje at være i alt væsentligt ens; men selv om der paa et enkelt Punkt fandtes en Uoverensstemmelse, vilde denne formentlig let lade sig udjævne. Som foran nævnt er Forholdet jo nemlig det, at ingen Sammenslutning kan finde Sted uden i Kraft af Tilladelse fra den koncessionsgivende Myndigheds Side<sup>1)</sup>, og denne Myndighed (efter Omstændighederne med Tilslutning fra Lovgivningsmagtens Side) vil da paa Forhaand kunne træffe Bestemmelser, som fjerner Konflikterne. Forholdet vil saaledes i Praxis stille sig meget simpelt, naar de tvende Koncessionshavere ere enkelte private Personer.

Særlig Undersøgelse kræver det, hvorledes Forholdet stiller sig i de ved Jernbaner sædvanlige Tilfælde, hvor Koncessionerne ere meddelte til en Flerhed af Personer, som ikke ere identiske med Andelshaverne i vedkommende Foretagender, og hvor Driften af Virksomhederne udføres af et Aktieselskab. Som Grundlag for Undersøgelsen skal her vælges det Tilfælde, at den ene af de paagældende Virksomheder er under Anlæg og endnu intet Aktieselskab til dens Drift dannet, medens den anden Virksomhed er ældre og i Drift for et Aktieselskabs Regning, idet man herfra let vil kunne slutte sig til, hvorledes Forholdene ville stille sig enten, naar begge Virksomheder endnu ere under Anlæg, eller naar begge ere i Drift for et Aktieselskabs Regning.

I det ommeldte Tilfælde maa der til Fusionens Gennemførelse foruden Tilladelse fra Ministeriet (ved Sporveje tillige fra Kommunalbestyrelsen) og Overenskomst mellem Bevillings-

<sup>1)</sup> Ifølge positiv Bestemmelse i Koncessionerne ogsaa for Jernbaners Vedkommende Ministeriet (ikke Kongen).

haverne paa den nye Virksomhed og Bestyrelsen for den ældre formentlig i Almindelighed kræves Samtykke fra hver enkelt Andelshaver i det nye Anlæg og fra hver enkelt Aktionær i den ældre i Drift værende Virksomhed<sup>1)</sup>. I Privatbaneselskabernes Love indeholdes imidlertid sædvanligvis en udtrykkelig Bestemmelse om, at Beslutninger af den her omhandlede Art henhøre under Generalforsamlingens Afgørelse, og i Overensstemmelse hermed har Ministeriet med Hensyn til den foran Side 422 ommeldte Fusion af to Privatbaner som Vilkaar for Godkendelse af Overenskomsten om Fusionen mellem Bevillingshaverne for den nye Bane og Bestyrelsen for den ældre Bane kun krævet, at Overenskomsten for denne sidstes Vedkommende godkendtes af en Generalforsamling, jfr. Skrivelse af 24. Juni 1910<sup>2)</sup> fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Direktionen for Aars—Nibe—Svendstrup Jernbane. Da en Fusion med en anden Jernbane vil gøre en væsentlig Ændring i vedkommende Jernbaneselskabs Formaal, som i Selskabets Love i Reglen udtrykkeligt angives at være at drive en bestemt angiven Jernbanestrækning, vil der dog til en gyldig Generalforsamlingsbeslutning om Fusion med en anden Jernbane ifølge vedkommende Love i Almindelighed kræves kvalificeret Majoritet, jfr. Skrivelse af 16. December 1908<sup>2)</sup> fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Finansministeriet.

De i alle Jernbanekoncessioner optagne Bestemmelser om Dannelse af Reservefonds nødvendiggøre, at der i Tilfælde af Sammenslutning af en ny Jernbane med en ældre, som allerede ejer et ikke ubetydeligt Reservefond, træffes særlige Bestemmelser, enten saaledes, at den nye Jernbane inden Sammenslutningen tilvejebringer en Reservefond af forholdsmæssig tilsvarende Størrelse som den ældre Banes, saa at Reservefonden straks kan blive fælles for den hele sammensluttede Virksomhed, eller saaledes, at der udstedes to Klasser af Aktier i denne, svarende til Anlægskapitalerne for de to oprindelige Jernbaner, hvorefter Pligten til Reservefondsydelse kan fast-

<sup>1)</sup> Jfr. C. TORP: Om Interessentskab, 1904, Side 284—85.

<sup>2)</sup> Utrykt.

sættes forskelligt for de to Klasser af Aktier. I denne Retning er der bl. a. truffet en Ordning for det ved Sammenslutning af Jernbanerne fra Aarhus til Hammel og fra Hammel til Thorsø dannede Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbaneselskab<sup>1)</sup>. Paa den først nævnte Maade er Forholdet ordnet for Aalborg—Hvalpsundbanens Vedkommende, jfr. Tekstanmærkning til § 27 II F. 1. paa Finansloven for Finansaaret 1911—12, hvorved meddeles Hjemmel til, at Statskassen udover det ved Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 hjemlede Tilskud til Anlæg af Aars—Hvalpsund Jernbane yder et tilsvarende Tilskud til den samlede Aalborg—Hvalpsund Jernbanes Reservefond. For dette Tilskud saavel som for de private Bidragydere (Kommunernes) tilsvarende Tilskud udstedtes der naturligvis ikke Aktier, da Ligevægten i Forhold til Aktionærerne i den ældre Jernbane ellers vilde være bleven forrykket, jfr. Bemærkningerne til Tekstanmærkning til Konto § 26 II D. paa Forslaget til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1913—14<sup>2)</sup>.

Forsaavidt der til en af de Jernbaner, som skulle sammen sluttes, eller til dem begge svares Jernbaneskyld, bliver det ligeledes fornødent at træffe særlige Foranstaltninger til Opfyldelse af Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910, jfr. navnlig denne Lovs §§ 11 og 13. I det foran omhandlede Tilfælde er Forholdet det, at der til Jernbanen fra Aars til Hvalpsund svares Jernbaneskyld, men ikke til Jernbanen fra Aars over Nibe til Svendstrup. Der blev da truffet den Bestemmelse, at der i det sammensluttede Jernbaneselskab udstedtes to Slags Aktier, saaledes at det af disse udtrykkelig fremgik, om de vare udstedte for Bidrag, ydede til Aars—Hvalpsund Jernbane eller i Stedet for Aktier i det tidligere Aars—Nibe—Svendstrup Jernbaneselskab, jfr. Skrivelse af 30. August 1910<sup>3)</sup> fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Direktionen for Aars—Nibe—Svendstrup Jernbane.

<sup>1)</sup> Forholdene vedrørende Selskabet ere dog endnu ikke endeligt ordnede.

<sup>2)</sup> Rigsdagstidende for 1913—14, Tillæg A., Sp. 3099—3102.

<sup>3)</sup> Utrykt.

Ved en Fusion som den omhandlede ophører det ældre Jernbaneaktieselskab at eksistere, og baade dette og det nye Foretagende erstattes af et nyt begge omfattende Aktieselskab. Aktierne i det ældre Aktieselskab blive derfor at ombytte med nye i Fællesforetagendet, jfr. Skrivelse af 19. November 1913<sup>1)</sup> fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Direktionen for Aalborg—Hvalpsund Jernbane. Naar det offentlige indvilger i Fusionen, ligger der heri en Erklæring om fremtidig at ville holde sig til det nye Selskab alene. De to oprindelige Virksomheders Kreditorer kunne naturligvis, naar de ikke have samtykket i Fusionen, kræve Fyldestgørelse, inden nogen Sammenblanding af Aktiverne finder Sted<sup>2)</sup>.

Hvad endelig angaar det indbyrdes Forhold mellem Aktionærene i de to sammensluttede Banestrækninger, kunde man tænke sig Spørgsmaalet om Fordeling af Driftsudbytte imellem dem ordnet paa forskellig Maade, nemlig enten saaledes, at Aktionærene i hver af Banestrækningerne tilsammen erholde en Andel, svarende til Størrelsen af de tvende Anlægskapitaler, eller saaledes, at der tages andre særlige Hensyn saasom til hver af Strækningernes Forrentningsevne isoleret betragtet. Med Hensyn hertil udtaler Ministeriet for offentlige Arbejder i Skrivelse af 2. November 1914<sup>3)</sup> til Bestyrelsen for Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbane, at Ministeriet savner Hjemmel til at godkende en anden Fordelingsmaade af det aarlige Driftsoverskud end i Forhold til de paagældende Banestrækningers Anlægskapital.

Det skal sluttelig bemærkes, at Samdrift af Jernbaner kan være ikke blot ordnet ifølge frivillig Overenskomst, men at der ogsaa haves Eksempler paa *lobbestemt Samdrift* (enten som Forpagtning eller som Fusion) af to eller flere Jernbanelinier, se § 9, 1. Stykke, sidste Punktum i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908.

<sup>1)</sup> Utrykt.

<sup>2)</sup> C. TORP: Om Interessentskab, 1904, Side 285—86.

<sup>3)</sup> Utrykt.