

ges. Jeg mener, at denne Forandring ikke er heldig. Naar et Selskab eller private Mænd have haft Koncessionen i et vist Antal Aar og have haft den Begunstigelse at kunne drive en saadan Forretning, tror jeg, at det dermed kan være nok; Anlægget bør efter Koncessionens Udløb tilfalde det offentlige. Samfundet. Jeg har tillige her i den første Del af Endringsforslaget nærmere betegnet, hvad der skal forstaaes ved Anlægget. I den ældre Lov af 1862 staar der, at naar Koncessionen udløber, tilfalder det hele Anlæg Staten som Ejendom. Der har været forskellige Meninger om, hvad der skal forstaaes ved dette Udtryk „det hele Anlæg“. Man har ment, at det i Grunden ikke er andet end Sporene, som Staten skal have. Efter en anden Betragtningssmaade er det Sporene tillige med de faste Ejendomme og Bygninger, som høre til Anlægget. Jeg ser saaledes paa det, at naar der siges „det hele Anlæg“, kan der ikke være Tale om andet, end at det er alt det faste, alt det, som er bundet til Jorden. Derfor har jeg tilladt mig at betegne det saaledes, at det er Sporvejsanlægget med tilhørende Bygninger, som Kommunerne kunne fordrø sig vederlagsfrit overleverede, naar Koncessionen udløber. Naar vi se bort fra den Meningsforskel om, hvad der skal forstaaes ved Anlægget, gaar mit Forslag ikke ud over de for Øjeblikket bestaaende Forhold, i hvilke Reglen jo ligeledes er den, at Kommunen kunde fordrø sig det til Anlægget hørende Driftsmateriel, Heste og andet Tilbehør overdraget mod, at der ydes Vederlag for det efter Vurdering af uvillige Mænd. Naar nemlig Kommunen har overtaget et Sporvejsanlæg, er den næste Følge deraf den, at Tilbehøret ogsaa maa overtages; men her mener jeg, som ogsaa de bestaaende Forhold forudsætte, at det ikke kan være Tale om en vederlagsfri Overtagelse, men at det maa ske mod et Vederlag, som skal bestemmes ved Vurdering. Den 3dje Bestemmelse i mit Forslag er ny; der findes ikke noget tilsvarende i de bestaaende Love, idet det egentlig slet ikke i disse omtales, hvorledes man har at forholde sig med Hensyn til den fremtidige Drift, naar Koncessionerne udløbe. Jeg har ment, at naar Kommunen overtager en saadan ældre Sporvejslinie, en Linie, som i Reglen vil have bestaaet i 30-40 Aar, er den bleven en saadan Nødvendighedsagenstand for Befolkningen, at det er ganske uundværdigt at spørge, om man vedbliver at køre paa den. Det forekommer mig at være ganske naturligt, at der vedbliver at køres paa en saadan Linie, som er indarbejdet som en Nødvendighed for Befolk-

ningen, og navnlig da det er Kommunerne, der er Tale om, idet Forslaget jo nemlig i det hele gaar ud paa at give Kommunerne noget mere Frihed, noget mere Bestemmelsesret med Hensyn til Sporvejsanlæg, end hidtil. Navnlig paa dette Omraade mener jeg derfor, at Kommunerne bør have Ret til fremdeles at benytte Anlæg, uden at der behøves nogen Fornøjelse af Riketten dertil. Jeg tror, at det er et Forslag, der ikke kan indvendes meget imod.

Der er endnu en Ting, jeg vil tillade mig at gøre opmærksom paa, med Hensyn til den af mig foreslaaede Ordning. Allerede ved første Behandling blev der spurgt, hvorledes man skal forholde sig, naar en Sporvejskoncession skal forlænges. Skal det saa kunne lade sig gøre, at en saadan Koncession forlænges paa de hidtil gældende Betingelser, der jo ere saaledes, at der ikke af vedkommende Selskaber ydes noget Vederlag for den Ret, de have til at køre paa Kommunens Gader og Beje. Det er jo imidlertid en Kendsgerning, at de fleste Sporvejselskaber drive en ganske lukrativ Forretning, bringe stort Udbytte og altsaa meget godt kunne betale Afgift for den Ret, de have, og efter min Mening bør de da ogsaa betale en Afgift, naar de ville have Eneret til at køre, ikke alene fordi de have et stort Udbytte af deres Virksomhed, men ogsaa fordi Kørslen paa Kommunens Gader og Beje paafører Kommunen adskillige Ulemper og maaste ogsaa Udgifter. Derfor bør et saadant Selskab være med til at holde Kommunen stadsløs derfor. Dette Spørgsmaal vil særlig komme frem ved Omtaalen af Endringsforslaget under Nr. 11, men jeg skal her bemærke, at ifølge mit Endringsforslag, løses dette Afgiftsspørgsmaal efter min Mening paa den naturligste Maade. Thi naar en Kommune overtager en Sporvejslinie som sin Ejendom, er det jo ikke dermed givet, at den just behøver selv at drive denne Linie. Den kan gøre det, hvis den vil, men den kan ogsaa overdrage Driften til andre, og naar den gør dette, gør den det selvfølgelig kun paa den Maade, at disse andre maa betale en Afgift. Der maa saa træffes en Overenskomst mellem Kommunen og Enerethaveren om, hvor stor Afgiften skal være. Altsaa ogsaa dette Spørgsmaal løses paa den naturligste og letteste Maade med det Endringsforslag, jeg har stillet under Nr. 9.

Jeg skal dernæst kortelig omtale Endringsforslaget under Nr. 13. Det omhandler, som den ærede Ordfører har paapeget, de Sporveje, paa hvilke der er givet Eneret i Henhold til Loven af 1862 eller i