

ved „hele Anlægget“ skal forstaas det og det. Det have Mændene at rette sig efter, og for saa vidt er der ingen Vanskelighed hverken ved den ærede Ordførers Vædringsforslag eller ved § 4, som den staar nu.

Mit Standpunkt er altsaa, at jeg vilde ønske, at man kunde faa Loven affattet paa en for alle Parter — og dertil regner jeg ogsaa Statskassen — billig og hensynsfuld Maade, saaledes at Affæren, naar Koncessionerne af 1862 udløbe, kunde gaa over til Kommunen. Om Kommunen saa vil drive Sporvejene selv eller forpagte dem ud, er noget, den selv maa raade over; men Ordningen maa være saaledes, at Staten faar det, der tilkommer den og der er ikke nogen Grund til at kaste disse Kapitaler i Græs enten til Kommuner eller til private Koncessionsløgere.

**J. Pedersen:** Maa jeg gøre et Par Bemærkninger over for den højtærede Minister. Det ærede Medlem, som nu talte, har tilstrækkelig stærkt fremhævet, at Ministeren er den, der har at fortolke Koncessionen. Der staar i disse Koncessioner den Bestemmelse, at med Hensyn til denne Koncessions Fortolkninger er Koncessionshaveren underkastet Indenrigsministerietskendelse. Det maa selvfølgelig ogsaa gælde Spørgsmaalet om, hvad der skal forstaas ved „hele Anlægget“, og jeg tror ligesom den ærede sidste Taler, at den Afgørelse kan Ministeren ikke skyde fra sig.

Den højtærede Minister oplyste mig om, at der i en Koncession findes en Bestemmelse, hvorefter Staten har forbeholdt sig Ret til at vælge mellem enten at overtage det hele som Ejer eller at forlange Sporet fjernet og Gaden sat i Stand. Det er ganske rigtig, at en Koncession har den Bestemmelse — jeg staar med den i min Haand, det er den samme, den højtærede Minister læste op af. Men naar den højtærede Minister deraf drog den Slutning, at det viser, at Regeringen den Gang ikke satte megen Pris paa denne Ret, saa er det meget let forklarligt, om dette var Tilfældet. Man har formentlig ikke kunnet danne sig noget Skøn over, hvorvidt den paagældende Sporvej vilde blive en indbringende Forretning eller ikke, og det var meget forsigtigt af Regeringen at forbeholde sig sin Stilling, saaledes at den sagde som saa: nu kunne vi se, naar Tiden udløber; er det en indbringende Forretning, overtage vi den som Ejer, men kan det ikke betale sig at drive den, er det ikke rart for os at have den Ubehagelighed, som er forbunden med at tage Sporet op og sætte Stenbroen i Stand, saa er det rigtig at paalægge den paagæl-

dende Koncessionshaver det. Men saa vel her som i alle andre Koncessioner er det bestemt udtalt, som det ogsaa maa være udtalt i Henhold til Loven af 1862, at Staten har Ret til at overtage det hele vederlagsfrit som Ejer. Og at det skulde kunne medføre, at Staten ikke skulde kunne bruge denne Ejendom, som den saaledes har forbeholdt sig, kan jeg vedblivende ikke finde god Rimelighed i. — Den ærede sidste Taler sagde, at han kunde tænke sig, at Københavns Kommune kunde gøre Vanskelighed og sige: Vi ville ikke have, at Staten skal fortsætte Driften. Saadant noget kan man nok sige; men jeg tror, at i Praksis ville Kommunerne nok betænke sig paa at sige: Vi ville ikke have det Anlæg længere. — I det hele synes det mig, at man lægger for megen Vægt paa den økonomiske Interesse, som Kommunen har i disse Sporvejsanlæg. Hvorfor egentlig den Kommune, hvorigennem Sporvejsanlægget gaar, skulde være særlig berettiget til at faa Andel i Udbyttet, formaar jeg aldeles ikke at indse. Det er gjort gældende, at den har jo Udgiften ved Vejene. Javel, men enhver, der faar Koncession paa at anlægge Sporveje, paatager sig samtidig Forpligtelse til at holde en Del af Vejen i Stand, den, der ligger mellem Skinnerne, og vistnok tillige et Stykke paa begge Sider af Skinnerne, saa det kan ikke forøge Kommunens Bejudgifter, snarere formindste dem. Saa kan man heller ikke se bort fra den Behagelighed og Nytte, det er at have en Sporvej gennem sin Gade. Det er jo, om end ikke det samme, saa dog noget i Slægt med at have en Jærnbane gennem sin Egn. Kommunerne pleje ikke at sætte det som en Betingelse for at faa Jærnbane, at de skulde have en vis Del af Overfluddet. Nej, Forholdet er gerne omvendt, at de give et anseligt Tilskud for at kunne skaffe sig den Nytte og Behagelighed, som er forbundet med at faa en saadan Jærnbane, og noget lignende vil kunne siges om Sporveje gennem Gaderne. Jeg har ladet mig sige, at den Gang, der var Tale om at anlægge Nørrebro's Sporvej, var ingen meget oplagt til at tegne Aktier, idet man ingen Tro havde til, at den kunde betale sig; men saa gif man omkring til Husejerne og sagde: Tegn en Aktie, saa saa vi Sporvejen, og saa ville Ejendommene og Husejeen stige. Jeg tror derfor ikke, at man skal regne efter, hvad der med Rette kan tilkomme Kommunerne som Udbytte, men meget mere se noget paa den store Fordel og Behagelighed, det er for Kommunen uden nogen virkelig væsentlig Ulempe at have en saadan Forbindelse gennem sine Gader.