

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

~~704~~

~~38.5 M.~~

SPORVEJSFORHOLD i forskellige
Lande.

Besvarelser af Forespørgs-
ler fra Københavns Magistrat.
Kbh.1893. 54 S.

6256 Shaw —
gl.

Til Magistratens 4de Afdeling.

Idet jeg hermed lader følge tilbage de fra 17 udenlandske Byer modtagne Besvarelser af de af Magistraten til disse Byers Øvrigheder stillede Spørgsmaal vedrørende Sporvejsforhold med Bilag, skal jeg herved efter Magistratens Ordre meddele Uddrag af de modtagne Aktstykker vedrørende følgende Spørgsmaal:

- 1) Ere Sporvejsforholdene ordnede ved særlige Love, eller kun ved de paagjældende Koncessioner?
- 2) Hvilke Bestemmelser gjælde for Overtagelsen af Sporvejene ved Koncessionernes Udløb, idet det særlig ønskes oplyst, hvem der er berettiget til at overtage dem, og paa hvilke Betingelser?
- 3) Betaler Sporvejsselskabet Afgift til Kommunen, og hvorledes beregnes denne Afgift?

Jeg skal tillade mig at erindre om, at der i de fra Magistraten til de udenlandske Byer udgaaede Skrivelser kun var udhævet de to førstnævnte Spørgsmaal. Foruden de til Magistraten indgaaede Besvarelser, har jeg direkte søgt Oplysninger om Forholdene i Stockholm, der derefter er medtaget i Uddragene. Med Hensyn til den fra Budapest gjennem den østerrigsk-ungarske Gesandt fremsendte Samling af de imellem Budapests Kommunalbestyrelse og Sporvejsselskabet dersteds afsluttede Overenskomster i Aarene 1867—1886, har jeg, da den er skrevet paa Magyarisk,

ikke set mig i Stand til at gennemgaa den, og da Gesandtens Skrivelse giver Svar paa Hovedspørgsmaalene, har jeg anset det for overflødigt ved fremmed Hjælp at skaffe en Oversættelse af den 118 Sider store Samling til Veje.

A. Preussen.

Medens en enkelt af de til det preussiske Monarki hørende Byer (Hannover) har svaret paa Magistratens Forespørgsel, at Sporvejsforholdene ikke vare ordnede ved særlige Love, viser dette sig ved Svar fra andre preussiske Byer ikke at være korrekt. Sagen er nemlig den, at den paagjældende Lov er af ny Datum og derfor ganske vist ikke har været i Kraft, da de paagjældende Overenskomster eller Koncessioner bleve udstedte.

Loven (Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. 28. Juli 1892) er først traadt i Kraft den 1ste Oktober 1892.

I dens § 1 forklares »Kleinbahnen« at være saadanne for offentlig Færdsel tjenende Jernbaner, som paa Grund af deres ringe Betydning for den almindelige Jernbanefærdsel ikke høre under den almindelige Lov for Jernbanentrepriser af 3. Novbr. 1838.

Særlig ere Kleinbahnen, som Regel betragtet, saadanne Baner, som hovedsagelig tjene den stedlige Færdsel indenfor en Kommune eller Nabokommune, ligesom saadanne Baner, der ikke drives med Lokomotiver.

I § 2 bestemmes, at der til Anlæg og Drift, ligesom til senere væsentlige Ændringer i Anlægget og Driften, af en saadan »Kleinbahn« fordres vedkommende rette Øvrigheds Tilladelse.

§§ 3 og 4 bestemmer, hvem der i de forskellige Tilfælde er den rette Øvrighed, og i hvilke Retninger Projektet skal prøves:

- 1) Naar Driften helt eller delvis paatænkes drevet ved Maskinkraft, er det Regjeringspræsidenten (for Berlin Politipræsidenten) i Forening med den af Ministeren for de offentlige Arbejder angivne Jernbanebestyrelse.
- 2) I alle andre Tilfælde er det enten Regjeringspræsidenten (for Berlin Politipræsidenten), Landraaden eller den stedlige Politimyndighed, eftersom Banen strækker sig over flere Landkredse, eller indenfor samme Landkreds flere Politikredse, eller holder sig indenfor en enkelt Politikreds.

Endelig kan ogsaa ved videre Udstrækning af Banen den paagjældende Øvrighed blive Overpræsidenten (ikke kommunal) og Ministeren for de offentlige Arbejder i Forening med Indenrigsministeren.

§ 4 bestemmer, at Tilladelsen gives paa Grundlag af forudgaaende »polizeiliche Prüfung« og bestemmer, hvad denne skal indskrænkes til at gaa ud paa: nemlig Banens og Driftmidlernes Sikkerhed, Beskyttelse mod Anlæggets og Driftens skadelige Indvirkninger, Personalets tekniske Duelighed og Paalidelighed og Beskyttelse af den offentlige Færdsels Interesser.

§ 6 indeholder Hovedgrundlaget for den til Vejenes Vedligeholdelse Forpligtedes Ret ligeoverfor et saadant Anlæg. Den lyder i sin Helhed saaledes:

Forsaavidt en offentlig Vej skal benyttes, skal Entreprenøren fremskaffe dens Samtykke, der retlig er forpligtet til at vedligeholde Vejen.

I Mangel af anden Overenskomst er Entreprenøren forpligtet til Vedligeholdelse og Retablering af den benyttede Vejstrækning og skal stille Sikkerhed for denne Forpligtelse.

De Vedligeholdelsespligtige (Punkt 1) kunne for Benyttelsen af Vejen fordrø en passende Erstatning og ligeledes forbeholde sig at kunne erhverve Banen i det Hele efter Udløbet af en bestemt Tidsfrist mod en passende Skadesløsholdelse af Entreprenøren.

§ 7 indeholder Bestemmelser om »Ergänzung« (maa vistnok forstaas som »Approbation«, eventuel Nægtelse af denne) af de af den Vedligeholdelsespligtige opstillede Fordringer.

§ 8 indeholder Bestemmelser om, at vedkommende »Wegepolizeibehörde« forud skal høres, samt i visse Tilfælde Fæstningsautoriteter, Telegrafautoriteter etc.

Første Punktum af § 13 bestemmer, at Tilladelsen kan gives for bestandig eller paa Tid.

§ 26 lyder saaledes:

Naar Tilladelsen udløber eller tages tilbage, bliver den Sikkerhed, der er stillet for Vedligeholdelse og Retablering af offentlige Veje, forsaavidt den ikke bliver at benytte i det betegnede Øjemed, at betale tilbage.

I Mangel af anden Overenskomst har den, hvem Vejenes Vedligeholdelse paahviler, Valget imellem at forlange enten Retablering af den tidligere Tilstand (om nødvendigt med Fjernelse af i Vejen indgaaende Dele af Baneanlægget), eller at Baneanlægget mod passende Erstatning overgaar til hans Eje.

Gjør den Vedligeholdelsespligtige Brug af den første Ret, blive de i Vejen tilbageladte Dele af Baneanlægget hans Ejendom uden Erstatning.

I det Offentliges Interesse kan Øvrigheden fastsætte en Frist, inden hvilken den Vedligeholdelsespligtige ikke er berettiget til at fordre den tidligere Tilstand retableret.

I § 30 bestemmes, at naar Statsministeriet erklærer, at en Kleinbahn har faaet en saadan Betydning for den offentlige Færdsel, at den vil være at behandle som en Del af det almindelige Jernbanenet, kan Staten erhverve den mod Erstatning af dens fulde Værdi. I de følgende §§ fastsættes nærmere, hvorledes Erstatningen bestemmes, og i § 38 udtales udtrykkelig, at den, der i Følge den ovenfor citerede § 6 har Ret til at overtage Banen (den til Vejenes Vedligeholdelse Forpligtet), skal have fuld Erstatning for Erhvervelsesretten.

I § 39 gives der den særlige Bestemmelse for Baneanlæg i Berlins og Potsdams Gader, at hertil hører Kongens Tilladelse, hvilket hidrører fra tidligere Love om Kongens Bestemmelsesret ligeoverfor disse Gader.

§ 53 angiver, hvilke Paragrafer af Loven, der finde Anvendelse paa Baner, hvis Koncessioner ere givne før Lovens Ikrafttræden. Af de foran citerede §§ gjælder dette kun § 2 og, med Hensyn til hvilken Øvrighed de sortere under, § 3.

Koncessionshaveren er dog berettiget til efter afgiven Erklæring at underkaste sig samtlige Lovens Bestemmelser. Væsentlige Forandringer og Udvidelser af Koncessionen og Driften kan gøres afhængig af, hvorvidt Koncessionshaverne ville underkaste sig samtlige Lovens Bestemmelser.

Under 22de August 1892 have Indenrigsministeren og Ministeren for de offentlige Arbejder udstedt en saakaldet »Ausführungsanweisung« for den omhandlede Lov.

a) Berlin.

Forholdet imellem Kommunen og Selskaberne er ordnet ved Overenskomster i Forbindelse med de for hver enkelt Linie af Kommunen givne specielle Koncessioner.

Ved Siden heraf udsteder det kongelig Politi, som er uafhængig af den kommunale Forvaltning, Specialkoncessioner for de af Kommunen koncessionerede Linier; disse have kun Interesse for Politiet.

Fra Berlin er oversendt en Overenskomst mellem Byen og »die grosze Berliner Pferdeisenbahn Actiengesellschaft«, der angives at give Normen for de Bestemmelser, der her undersøges.

I det hertil hørende »Anlage«, indeholdende de almindelige Betingelser for Anlæg af Sporveje i Berlin, er § 20 saalydende:

Naar Koncessionen udløber, staar det de kommunale Øvrigheder (Gemeindebehörden) frit, enten at overtage Banen eller at fordre af Koncessionshaveren, at han paa sin Bekostning atter skal sætte Gaderne, efter at have fjærnet Baneanlægget, i fuldkommen god Stand efter »Straszenbaupolizei«s Fordringer.

I første Tilfælde gaar Sporet med Underbygning og Brolægning strax uden Godtgjørelse umiddelbart over i Kommunens Eje, og har Koncessionshaveren at overgive Banen med Korrespondance-, Stations- og Ventehaller i brugbar Stand.

Samtlig øvrigt dødt og levende Inventar skal overlades Kommunen, dersom den i Øvrigt vil overtage det, efter Overenskomst eller en Taxation.

Slutningen af §en indeholder nærmere Bestemmelse om Taxationskommissionens Sammensætning.

Afgifter. Naar bortses fra de Afgifter, der efter Overenskomsten kunne træde i Stedet for Udførelsen af Arbejder, som paa hvile Sporvejsselskaberne, saasom Udvidelse og Omprofilering af Gader og Broer etc. eller Ombrolægninger og Rensning af Sporarealet etc. indeholder Overenskomsten Bestemmelser om den Afgift, Selskabet vil have at betale Kommunen for Benyttelse af Gader, Pladse og Veje.

I Hovedoverenskomsten af 26de Juli og 18de August 1880 bestemmer § 1, at denne Afgift vil være at betale af alle de allerede byggede Linier, af de Linier, der allerede ere tilladte eller blive tilladte under Overenskomstens Varighed, samt af de Linier, Selskabet driver for Andre. Afgiften beregnes af Bruttoindtægten ved Befordring af Personer og Gods inklusive Abonnement.

§ 2 lyder saaledes:

Disse Afgifter udgjøre:

- | | | | |
|----|--|-------------------------------|------|
| a) | Ved en aarlig Bruttoindtægt indtil 6 Mill. Mark .. | 4 | pCt. |
| b) | — — — af 6—7 — | 4 ¹ / ₂ | — |
| c) | — — — - 7—8 — | 5 | — |

d)	Ved en aarlig Bruttoindtægt af	8—9	Mill. Mark	$5\frac{1}{2}$	pCt.
e)	— — — —	9—10	—	6	—
f)	— — — —	10—11	—	$6\frac{1}{2}$	—
g)	— — — —	11—12	—	7	—
h)	— — — —	12—13	—	$7\frac{1}{4}$	—
i)	— — — —	13—14	—	$7\frac{1}{2}$	—
k)	— — — —	14—15	—	$7\frac{3}{4}$	—
l)	— — — —	15—16	—	og derover	8 pCt.

§ 3 indeholder Bestemmelser om, naar Afgiften skal betales, samt om, at den beregnes efter en af Selskabets Revisorer indsendt Opgjærelse. Magistraten kan forlange, at en retslig, edsvoren Revisor deltager i denne Opgjærelse.

§ 4 bestemmer, at der efter nærmere Overenskomst stilles en Nedsættelse af Afgiften i Udsigt, naar det Aktionæerne efter kjøbmandsmæssige Grundsætninger tilkommende Udbytte i 3 paa hinanden følgende Aar er under 6 pCt.

Efter § 5 vil, saafremt en kommunal Hesteskatt bliver indført, Afgiften blive nedsat med det Beløb, som Selskabet vil have at betale i saadan Skat.

b) Breslau.

Koncessionsudstedelse som i Berlin.

I Overenskomst mellem Magistraten og Ing. Büsing af 5. Aug. 1876 er § 10 saalydende:

Efter Udløbet af den i § 2 fastsatte Tid for Overenskomstens Varighed af 30 Aar har Kommunen Breslau Ret til at erhverve Banen med alt dødt og levende Inventar for den Pris, til hvilken den paa sidste Driftsaars Afslutningsdag er opført i Entreprenørens eller dennes retlige Efterfølgers Bøger.

I det Tilfælde, at Kommunen afslaar for Betaling at overtage Banen, er Entreprenøren efter Kommunens Ønske forpligtet til paa egen Bekostning at opbryde Banen og atter at sætte Gader og Pladse i deres tidligere Tilstand.

I en senere Overenskomst af 9de Juli 1893 angaaende Udvidelse af Koncessionen fastslaas, at de samme Betingelser fremdeles staa ved Magt ogsaa for Udvidelserne.

I Overenskomst mellem Magistraten og Kjøbmand Moritz Wehlau af 11. April 1891 angaaende en elektrisk Sporvej er § 27 saalydende:

Naar denne Overenskomst udløber, eller de Entreprenøren deri tilstaaede Rettigheder ophøre, skal han fjerne Baneanlægget og paa sin Bekostning istandsætte Gader, Pladse og Broer efter Stadens Byggebestyrelses Fordringer. Hvad Arbejdernes Udførelse angaa, gjælder hvad der er sagt i § 8 sidste Afsnit*).

Naar Entreprenøren ansøger derom, tillades det ham herved at lade de underjordiske Kabler forblive liggende i Jorden. Disse gaa da uden Betaling over i Kommunens Eje.

Kommunen har dog Ret til at give Afkald paa Baneanlæggets Fjernelse, og efter eget Valg enten at slutte en ny Overenskomst med Entreprenøren om fortsat Drift af Sporvejen, eller at overtage som Ejendom det hele Baneanlæg med alt bevægeligt og ubevægeligt Tilbehør for den Pris, som Anlægget til den Tid efter Taxation er værd. ... Resten af §en handler om, hvorledes Taxationskommissionen skal sammensættes etc.

Afgift. Ligesom i Berlin fastsættes i Koncessionerne forskellige Afgifter, der kunne træde i Stedet for Arbejder og Ydelser, der ellers paahvile Koncessionshaveren, som ikke nærmere skulle berøres her.

I Overenskomsten af 5. Aug. 1876 er § 9 saalydende:

For Benyttelse af Stadens Gader og Pladse til Sporanlæg betaler Hr. Bysing til Breslaus Kommune $33\frac{1}{3}$ pCt., siger og skriver Tre og Tredive en Tredjedel pro Cent af, hvad der af Foretagendets Nettoindtægt overstiger fem Procent. For at udregne denne Nettoindtægt bliver der hvert

*) Heri bestemmes, at Magistraten, om den vil, selv kan lade Arbejderne udføre for Entreprenørens Regning.

Aar at opstille et fuldstændigt Regnskab (»Inventur«) og opgjøre en Balance. Denne Opgjørelse sker efter Bestemmelserne i den tyske Handelslovbog.

Amortisation af Kapitalen finder ikke Sted. Derimod er Hr. Büsing berettiget til for de første 5 Aar ved Opgjørelsen af Balancen at foretage Afskrivninger indtil følgende Størrelser:

a) paa Banelegemet indtil	10	pCt.
b) - Vognene	7 $\frac{1}{2}$	—
c) - Hestene	15	—
d) - Seletøj etc.	20	—
e) - Utensilier	25	—
f) - Livreer	50	—

Efter 5 Aars Forløb, regnet fra den Dag, paa hvilken den sidste Linies Drift er begyndt, finder en Revision Sted af disse Satser. Komme Kontrahenterne da ikke overens, saa..... osv. (Her følger nærmere Bestemmelser om Voldgift).

Ret til til enhver Tid at undersøge Entreprenørens Bøger, Registre og Akter indrømmes Breslaus Magistrat og dens dertil bemyndigede Embedsmænd.

Ved disse Bestemmelser berøres ikke Spørgsmaalet om den Kommunen tilkommende Afgift for Ventesale og Stationsbygninger paa kommunalt Areal.

I Overenskomsten om elektrisk Sporvej af 11. April 1891 er

§ 18 saalydende:

For den Entreprenøren tilstaaede Benyttelse af kommunale Gader, Pladse og Broer til Anlæg og Drift af Baneanlægget, inklusive Anbringelse af Stoppestedstavler, erholder Kommunen som Lejeafgift følgende Andel i Foretagendets aarlige hele Bruttoindtægt, nemlig:

ved en Bruttoindtægt

indtil 600,000 Mk. inkl.	3	pCt.
— 650,000 —	3 $\frac{1}{4}$	—
— 700,000 —	3 $\frac{1}{2}$	—
— 750,000 —	3 $\frac{3}{4}$	—

indtil 800,000 Mk. inkl.	4	pCt.
— 850,000 —	4 ¹ / ₄	—
— 900,000 —	4 ¹ / ₂	—
— 950,000 —	4 ³ / ₄	—
— 1,000,000 —	5	—

Ved højere stigende Bruttoindtægt bliver 5 pCt. Satsen uforandret. Entreprenøren er berettiget til i de 3 første Aar fra Driftens Begyndelse paa Strækningen »Kirchhof Gräbschen Brücke nach Leerbeutel« at fradrage forlods et Beløb af 200,000 Mk. fra den samlede Bruttoindtægt, saaledes at Afgiften i den Tid kun regnes af Resten af Bruttoindtægten. (Her følger Bestemmelser om, hvorledes Betalingen erlægges).

Naar Entreprenøren opfører Ventesale paa kommunal Grund skal han herfor betale Lejeafgift efter nærmere Overenskomst.

§ 19 indeholder samme Bestemmelse om Magistratens Adgang til Bøgerne som ovenfor nævnt.

c. Hannover.

Sporvejsforholdenes Ordning ses af en Overenskomst af ¹⁵/₁₆ Marts 1892 mellem Magistraten i Hannover og The Tramways Company of Germany.

I denne Overenskomsts § 4 indeholdes i Begyndelsen en Bestemmelse om, at Byen vedbliver at være raadig over Gadearealet, saaledes at Sporet kan forlægges til andre Gader, naar de nuværende aflægges eller forandres.

Det hedder dernæst videre:

»Naar den meddelte Tilladelse ophører, forbeholder Magistraten sig Ret til efter eget Valg enten:

- a) at forlænge Tilladelsen til Benyttelsen af de i § 1 anførte Gader og Arealer til en ny Driftsperiode, hvis Varighed bestemmes efter nærmere Overenskomst eller
- b) at forlange Fjernelse af hele Baneanlægget paa Selskabets Bekostning

eller

c) at forlange, at der overgives den til Eje efter Taxationspris samtligt i Stadens Gader, Veje og offentlige Arealer liggende Materiel af Sveller, Skinner, Tunger og Hjertestykker og Ventesele.»

Dernæst følger Bestemmelser om, at Selskabet er forpligtet til 1 Aar før Overenskomstens Udløb at indlede Forhandlinger angaaende Overtagelse af enkelte eller alle Linier, samt om Taxationen.

Paragraffen slutter saaledes:

»I intet Tilfælde kan Selskabet gjøre Fordring paa Godtgjørelse for de af det betalte eller leverede Brostens- eller andre Befæstelsesmaterialier, disse gaa ved Tilladelsens Udløb uden videre over i Magistratens Eje.«

§ 21 lyder saaledes:

Naar Sporene skulle fjernes fra Brolægningen, skal Selskabet bære Omkostningen saavel ved den Nybrolægning, der vil være at udføre ved Byens Foranstaltning, som ved det manglende Materiale, saaledes som dette af Magistraten anvendes ved Nybrolægnings af Stadens Gader.

Afgifter. Overenskomsten fastsætter forskellige Afgifter, der træde i Stedet for Arbejder og Ydelser, der ellers paahvile Selskabet, disse forbigaaes her.

Overenskomstens § 9 er saalydende:

»Selskabet skal, bortset fra dets Forpligtelser til Betaling af Afgifter efter Love eller andre forpligtende Bestemmelser, udrede til Magistraten fra den 1ste April 1892 af og under Overenskomstens hele Varighed en aarlig Afgift af Bruttoindtægten af alle i og ved Hannover værende eller senere tilkommende Linier (altsaa ogsaa af de saakaldte Kontinentallinier), der beregnes saaledes:

ved en Bruttoindtægt indtil 1,000,000 Mk.....	1 $\frac{1}{2}$	pCt.
— — — 1,250,000 —	2	—
— — — 1,500,000 —	2 $\frac{1}{2}$	—
— — — 2,000,000 —	3	—

ved en Bruttoindtægt indtil 3,000,000 Mk. 3 $\frac{1}{2}$ pCt.
 — — — — — over 3,000,000 — 4 —
 af det samlede Beløb.

Saaframt Selskabet efter ovenstaaende Bestemmelser ikke er forpligtet til Betaling af et højere Beløb, skal det til Byen udrede en aarlig Minimumsafgift. Denne Minimumsafgift andrager for Finantsaaret 1892—93 10,000 Mk. og stiger aarlig med 2,000 Mk. til et Maximum af 30,000 Mk.»

Herefter følger Bestemmelser om Betalingens Erlæggelse.

»Opgjørelsens Rigtighed bekræftes af Selskabets Direkter. Dog har Formanden i Magistraten Ret til at overtød sig om Opgjørelsens Rigtighed enten personlig eller ved en hertil udvalgt vederhæftig Mand eller i Forening med denne.

Resultatet af Undersøgelsen skal behandles fortroligt.»

Naar Byen Linden skulde blive forenet med Byen Hannover, ophører den med Byen Linden truffne Overenskomst om den særlige Afgift, der skal betales der.

d. Frankfurt a. M.

Koncessionsudstedelse som i Berlin.

Sporvejsforholdenes Ordning ses af Overenskomst af 24de Marts 1891 mellem Magistraten og »die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft«.

§ 1 er saalydende:

Gjenstand for Overenskomsten er:

- a) Bestaaen, Vedligeholdelse og delvis Ombygning af det nuværende Banenet,
- b) den fremadskridende Udvidelse af Nettet,
- c) den regelmæssige Sporvognsdrift paa det bestaaende og udvidede Banenet.

§ 3 bestemmer:

Abs. 1. Selskabet er forpligtet til i Koncessionstiden, (som udløber 1914) efter Magistratens Forlangende at bygge nye Linier indtil en samlet Længde af 18 Kilometer, og drive disse i samme Tidsrum paa de i Koncessionen fastsatte Betingelser.

Abs. 4. Skulde Befolkningen i Frankfurt ved Tilvæxt eller Optagelse af andre Kommuner voxe saaledes, at der efter Udførelsen af de ovenomtalte 18 Kilometer ny Bane ikke er mindst 1 Kilometer af Selskabets Båner for hver 10,000 Indbyggere, er Byen berettiget til paa de Betingelser, som ere fastsatte for de 18 Kilometer i Abs. 1, at forlange, at Selskabet skal bygge og drive nye Strækninger, indtil den ovennævnte Længde af 1 Kilometer Bane pr. 10,000 Indb. er naaet.

Abs. 5 Bestemmer Byen sig til at lade bygge Bane-strækninger udover det i Abs. 1 og 4 angivne, gjælde følgende Bestemmelser:

- a) Selskabet skal efter Opfordring fra Magistraten inden en Frist af 8 Uger afgive Erklæring, om det vil bygge og drive disse Tillægslinier og Strækninger i deres Helhed paa de for de i Øjeblikket forudsatte 18 Kilometer stipulerede Betingelser; hertil er det berettiget.
- b) Erklærer det sig ikke tilbøjelig hertil indenfor den angivne Frist, saa mister det denne Ret, dog skulle i saa Tilfælde alle de Tillægslinier, som falde indenfor den paa den tilhørende Plan med en blaa Linie angivne Grændse, kun bygges af Byen eller paa Byens Opfordring af Selskabet for Byen og drives af Selskabet paa de nedenfor under c og d angivne Betingelser, saaledes, at indenfor den omtalte Grændse kun Byen selv eller Selskabet kan være Entreprenør, og enhver tredie Entreprenør er udelukket.
- c) Selskabet er i saa Tilfælde forpligtet til at anlægge og drive de Tillægsstrækninger, der danne Forlængelse af bestaaende Linier i en Udstrækning af 800 Meter, regnet fra Endepunktet af den omhandlede Linie, paa de for de 18 Kilometer bestemte Betingelser, alene med den Modifikation, at den i § 8 Abs. 2 fastsatte Afgift for disse Tillægsstrækninger beregnes og betales paa følgende Maade:
 - 1) De første 5 Aar betales Intet.
 - 2) De næste 5 Aar betales 2 pCt.

- 3) For den resterende Tid betales 4 pCt.
- d) Andre Tillægslinier eller Tillægsstrækninger udover det i c) angivne Maal er Selskabet forpligtet til at drive for Byens Regning, og, forsaavidt disse Tillægs-
linier staa i Forbindelse med Selskabets egne Linier, skal Driften foregaa i Korrespondance med disse ind-
til 31te December 1914 eller eventuelt indtil den Dag Byen køber Linierne.

Resten af Afsnittet indeholder nærmere Bestemmelse om, hvorledes Udgifter og Afgifter beregnes for disse særlige Strækninger.

§ 8 bestemmer:

- 1) at det nuværende Banenæt, som er anlagt af Selskabet, er Selskabets Ejendom. Den 31te Decbr. 1914 eller den Dag, da Koncessionen tilbagekøbes af Byen, overgives Banenættet til Byen i den Tilstand, det da befinder sig.
- 2) »Hvad Sporet i de nye Baner, der ere nævnte i § 3 Abs. 1 til 4, 5 a og 5 c angaar, hvilke Baner ere anlagte af Selskabet for Byens Regning, da overgaa disse Spor strax efter deres Anlæg til Selskabets Eje til udelukkende Benyttelse i denne Sporvejsentreprises Øjemed (med Forbehold af Bestemmelsen i § 5*), og betaler Selskabet herfor til Byen, medens Benyttelsen varer, en aarlig Afgift (se dog Undtagelsen i § 3 Abs. 5 c), som betales bagud i halvaarlige Rater. Denne Afgift er fastsat til 8 pCt. af Sporets Anlægs-
sum; hertil hører ogsaa Udgiften til de ved Sporets Anlæg nødvendige Omlægninger eller Nyanlæg af Gade-
overfladen etc. Ved Koncessionens Udløb eller ved Byens Tilbagekøb af Koncessionen gaa ogsaa disse Spor ligesom de under 1) nævnte ældre Spor uden Vederlag over til Byens Eje.«

I § 13 Abs. 2 bestemmes

at samtlige Depoter med Depotspor og samtlige tilhørende Bygninger af enhver Art overgaa 31te Decbr. 1914 fuldstændig uprioriterede til Byen, som derfor betaler:

*) § 5 indeholder Bestemmelser om Andres Benyttelse af Sporet.

- a) For Grundene: den i sin Tid af Selskabet betalte Kjøbesum (inkl. Omkostninger ved Kjøbet) uden Renter.
- b) For Bygningerne: den oprindelige Kjøbe- eller Anlægs-
sum med Afdrag af de inden 1ste Jan. 1890 foretagne Afskrivninger og en senere aarlig Afskrivning af 2 pCt. af de til enhver Tid bogførte Værdier.
- c) For Ventosalene: den oprindelige Anlægssum med Af-
drag af de inden 1ste Jan. 1890 foretagne Afskrivnin-
ger og en senere aarlig Afskrivning af 10 pCt.

§ 16 bestemmer, at det bevægelige Inventar, saasom Heste, Vogne, Motorer etc. kjøbes ved Koncessionens Slutning af Byen efter Taxation. Paa lignende Maade er Byen forpligtet til eventuelt at overtage faststaaende Maskiner, Dampkjødlere og lignende.

§ 25 indeholder Bestemmelse om Byens Ret til at tilbagekjøbe Koncessionen. Dette kan ske 1ste Jan. 1898 eller 1ste Jan. 1906 og udelukkende til disse 2 Terminer efter forudgaaet etaarig Opsigelse.

Byen overtager hele Anlægget, Depoter, Driftsmateriel etc. og betaler herfor kontant

- 1) Ejendommene etc. efter Bogføringsværdien,
- 2) Driftsmateriellet efter Taxation,
- 3) Ubrugte Inventariesager etc. efter Indkjøbspris,
- 4) Det ikke amortiserede Beløb af Halvdelen af Hypothekgjælden,
- 5) De ikke amortiserede Beløb af forskellige nærmere betegnede Udgifter til Anlæg af Spor.

Endelig betaler Byen Selskabet for de tilbagestaaende Aar af den oprindelige Koncessionstid en aarlig Sum, som er tilstrækkelig til

- 1) at amortisere Aktiekapitalen efter en nærmere fastsat Amortisationsplan,
- 2) at betale Aktierne en aarlig Dividende beregnet efter den tidligere udkomne Dividende. Denne maa dog ikke være ringere end det Beløb, som er nødvendig til at betale de ikke amortiserede Aktier en Dividende af $10\frac{1}{2}$ pCt. og de amortiserede Aktier $5\frac{1}{2}$ pCt.

Afgifter er. Naar bortses fra Afgifter, der efter Overenskomsten kunne træde istedetfor Arbejder, der paahvile Selskabet o. lign. og fra saadanne Afgifter, der ovenfor ere anførte under § 3 og § 8, indeholder § 17 den egentlige Afgiftsbestemmelse.

Heraf anføres:

- 1) Selskabet betaler aarlig 6 pCt. af Bruttoindtægten af de Linier, som befinde sig indenfor Byens nuværende Kommunegrænse; for Linier, som befinde sig paa Arealer, som i Koncessionstiden optages i Kommunen, betales 3 pCt. af Bruttoindtægten, hvis der ikke i de bestaaende Overenskomster er fastsat højere Afgifter.

Desuden betaler Selskabet

- 2) en kontant Sum, som udbetales forud for Aktionærernes Udbytte:

i de første 2 Aar af Koncessionstiden 30,000 Mk. pr. Aar

- -	paafg. 3	—	—	—	40,000	—	—
- -	—	5	—	—	50,000	—	—
- -	—	5	—	—	60,000	—	—
- -	—	5	—	—	70,000	—	—
- -	sidste	5	—	—	80,000	—	—

- 3) Endelig betaler Selskabet til Byen af Nettoudbyttet, som fremkommer efter Fradrag af alle Omkostninger (saasom Driftsudgifter, Skatter, Renter, Amortisation af Aktiekapitalen og af Laan etc., Afskrivninger, Afgift til Kommunen, Henlæggelse til Reservefond, Salærer, Tantieme o. s. v.), naar Nettoudbyttet udgjør mere end 10 pCt. pr. »Vollactie« (den ikke amortiserede Kapital) og 5 pCt. pr. »Genusactie« (den amortiserede Kapital) Halvdelen af det overskydende Beløb, og desuden, naar dette Nettoudbytte udgjør mer end 16 pCt. pr. »Vollactie« og 11 pCt. pr. »Genusactie«, saasomt hver »Vollactie« kan faa 13 pCt. og hver »Genussactie« 8 pCt., to Trediedele af det overskydende Beløb.

Endelig skal bemærkes, at Byen efter § 15 er berettiget til at have en Delegeret i Selskabets Bestyrelse, der

deltager med raadgivende Stemme i alle Bestyrelsens Forhandlinger og har Ret til enhver Tid til Indsigt i Selskabets Bogføring, samt kontrollerer Bestyrelsen og Bogføringen etc.

e) Køl'n.

Koncessionsudstedelse som i Berlin.

Sporvejsforholdenes Ordning ses af en Overenskomst af 19de Juli 1882 og tilhørende Tillæg af 24de Maj 1886 mellem Magistraten i Køl'n og »die kölnische Strassenbahn-Gesellschaft in Køl'n«.

§ 26 i den førstnævnte Overenskomst er saalydende:

Efter Udløb af Koncessionstiden (31te Marts 1902) (ved Tillæget af 24de Maj 1886 forlænget til 31te Marts 1916) indtræder Kommunen uden nogen Godtgjørelse til Selskabet eller Trediemand i den fulde Ejendoms- og Besiddelses-Ret til de faste Materialer i Banen, d v. s. det samlede Banelegeme med Undtagelse af Driftsbygninger og Grundstykker.

Kommunen har tillige Ret til, paa Grundlag af en i Tilfælde af Uenighed ved retslig udnævnte Sagkyndige fastsat Taxation, ogsaa at overtage de tilhørende Driftsbygninger og Grundstykker, saavel som det levende og døde bevægelige Materiel, helt eller delvis, naar den sex Maaneder iforvejen har gjort Selskabet bekendt med, at den har til Hensigt at foretage denne Erhvervelse.

I dette Tilfælde er Kommunen iøvrigt strax efter Koncessionstidens Udløb Ejer af de omhandlede Gjenstande, selv om Prisen for Overtagelsen endnu ikke paa dette Tidspunkt skulde være bleven fastsat.

Afgifter. Overenskomsten fastsætter en Afgift som Vederlag for, at en Kommunen i tidligere Overenskomster forbeholdt Opsigelsesret ophæves; denne Afgift har ingen almindelig Interesse.

Løvrigt fastsætter § 29 følgende Afgifter:

For Benyttelsen af de af den tidligere Ringbane hidtil benyttede Gader betales, istedetfor de af Koncessionshaveren til Dato betalte variable Afgifter, følgende konstante aarlige Afgifter:

for 1882—1888	Mk. 2,800
— 1889—1893	— 5,600
— 1894—1902	— 11,200

som betales med Halvdelen forud hvert Halvaar.

Det af den tidligere Koncessionshaver indbetalte Beløb af 157,250 Mk. som Ækvivalent for den i sin Tid skete Antagelse af Tilbudet, og som Godtgjørelse en Gang for alle for Benyttelse af Byens Gader, overgaar i Kommunes Eje.

Selskabet forpligter sig endelig til at indbetale Mk. 10,000 til Kommunen, saasnart som denne paabyder eller giver Selskabet Koncession paa Benyttelsen af »Mittelstrasse« og sammes Forlængelse.

I Tillæget af 24de Maj 1886 udvides Sporvejslinierne og Koncessionen forlænges til 31te Marts 1916. Punkt III Afdeling B forandrer Afgiften saaledes:

Den gamle konstante Afgift bliver bestaaende med de ovenover fastsatte Værdier, idet der fra 1894 til Koncessionens Udløb 1916 betales det for 1894—1902 fastsatte Beløb 11,200 Mk. Hertil føjes en variabel Afgift af 15 pCt. af Nettoindtægten. efterat derfra er trukket de i Statutterne fastsatte Tantiemer og 5 pCt. til Aktionærerne. Endelig tilfalder der Kommunen 15 pCt. af det Overskud, som fremkommer udover Aktiekapitalen plus 5 pCt. løbende Rente ved eventuel Opløsning af Selskabet og Fordeling af Selskabets Formue blandt Aktionærerne.

B. Hamburg.

Sporvejsforholdene ere ordnede ved Lov, ndstødt af Senatet den 28de Sept. 1864.

Efter Artikel 1 er Senatet bemyndiget til at afslutte

Koncessioner ang. Sporvejsdrift paa Hamburgs Gebet med en Varighed af højst 25 Aar.

Artikel 10 er saalydende:

»Efter Kontraktaarenes Udløb overgaar Baneanlægget, forsaavidt som det bestaar af de paa offentlig Grund lagte Skinner, til Staten (Hamburg). Som Koncessionsafgift skal til »die Finanz-Deputation« for hvert Kontraktaar pr. 100 løb. Fod Vejstrækning udredes en Betaling, som bliver at fastsætte ved Overenskomst.«

Sporvejsforholdenes Ordning ses af Overenskomsten af 1ste Decbr. 1890 mellem »die Finanzdeputation in Hamburg« og »die Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg«. Koncessionen udløber med Aaret 1915.

§ 16 i ovennævnte Overenskomst bestemmer:

Abs. 4. Efter Koncessionens Udløb overgaar Baneanlægget, forsaavidt som det bestaar af de paa Gadearealerne liggende Skinner, som fri Ejendom til Staten, og bliver at overlevere til samme i godt vedligeholdt Stand.

Abs. 5. »Senatet har dog ogsaa Ret til da at forlange, at Selskabet atter fjærner Banen og sætter Befæstelsen i Gaden i den Stand, hvori den iøvrigt befinder sig i den omhandlede Gade.

Afgifter. Naar bortses fra de Afgifter, der efter Overenskomsten kunne træde i Stedet for Udførelsen af Arbejder, der paahvile Selskabet, saasom: Anlæg af en ny Gade, Gadeudvidelser, Ombrolægning samt en Del ret betydelige Bidrag til forskellige Foranstaltninger, saasom forstærket Gadebelysning, Gadereguleringer, Flytning af en Kirke etc., fastsætter Overenskomsten Afgiften saaledes:

§ 5 bestemmer:

Som Leje af Pladser til Pavilloner betales 3 Mk. pr. Stk. om Aaret.

§ 13 bestemmer:

Abs. 1. Som aarlig Afgift til Byen betales 1 Pf. for hver udstedt Kjørselsbillet, samt 5 pCt. af Indtægten ved

Salget af Abonnementsbilletter. Dog betales for Sidebanen: Holstenthor-Laufgraben og Tilslutningsstrækningen: Rotherbaumlinie-Neues Krankenhaus kun henholdsvis $1\frac{1}{2}$ Pf. og $2\frac{1}{2}$ pCt.

Abs. 2. Dog fastsættes som Minimumsafgift for de nye Linier, undtagen den ovennævnte Sidebane og Tilslutningsstrækningen: fra 1891—1900 Mk. 750 om Aaret pr. Kilometer og for Resten af Koncessionstiden Mk. 1,000 om Aaret pr. Kilometer. For de gamle bestaaende Linier: Mk. 1,000 om Aaret pr. Kilometer. For den ovennævnte Sidebane: det halve af det Beløb, som er fastsat for de øvrige nye Baner. For den ovennævnte Tilslutningsstrækning: Mk. 100 om Aaret pr. Kilometer. (Den samlede Sporlængde opgjøres til 107,6 Kilometer).

C. Bremen.

Sporvejsforholdene ere ikke ordnede ved særlige Love. Ordningen af Forholdene ved Koncessionens Udløb ses af en Række Koncessioner, som alle, med Undtagelse af den for Sporvejen paa Frihavnens Omraade udstedte, indeholde de samme Bestemmelser angaaende dette Punkt.

I den med Koncessionerne følgende Svarskrivelse hedder det saaledes:

„...saavel i Tilfælde af Koncessionens Tilbagetagelse, som ved Koncessionstidens Udløb har Senatet Valget imellem enten: at Selskabet skal optage Banen, beholde Materialet og istandsætte Gadelegemet — alt paa Selskabets Regning, eller: at Staten (Bremen) skal overtage Banen i den forhaanden værende Tilstand mod Godtgørelse af Materialets Salgsværdi (ekklusive Brolægningsmaterialets).

Ogsaa i første Tilfælde kan Staten søge Dækning for sine Fordringer overfor Selskabet i Materialet, hvis Kauttionen ikke er tilstrækkelig.

I sidste Tilfælde fastsættes Materialets Salgsværdi (idet der dog ikke tages Hensyn til Omkostningerne ved

Banelegemets Fremstilling) under Hensyn til Tilstanden og Priserne i Overtagelsesøjeblikket af 3 Taxatorer (for hvis Udnævnelse der gives nærmere Regler)....»

Sporvejen paa Frihavns Omraade er anlagt af Staten, og Driften er overtaget af Selskabet »Bremer-Pferdebahn« for et Tidsrum af 5 Aar, efter hvilken Tid Overenskomsten af 10. Juli 1888 § 10 giver Selskabet Ret til at fortsætte Driften paa Betingelser, som nærmere blive at fastslaa ved Overenskomst. Til disse Betingelser skal høre Betaling af Omkostningerne ved Sporvejens Anlæg, og en Afgift i Overensstemmelse med, hvad Selskabet for sine øvrige Baner betaler Staten (se nedenfor). Vil Selskabet ikke fortsætte definitivt paa disse Betingelser, er det dog forpligtet til at fortsætte Driften paa de nugældende Betingelser, dog at Fritagelsen for Afgiften bortfalder.

Afgifter.

Naar bortses fra Afgifter, der efter Overenskomsten kunne træde istedetfor Udførelsen af Arbejder, der paahvile Selskabet, fastsætte Overenskomsterne Afgifterne saaledes:

Koncessionen af 29de November 1878

§ XXXI. bestemmer:

Naar undtages de ovenfor omtalte Afgifter er Selskabet (Tramways Union Comp. Lim. London) fritaget for særlige Skatter og Afgifter, Foretagendet er kun underkastet de almindelige Love for Beskatning.

Koncessionen af 9. Marts 1883 § 1 bestemmer:

For Tidsrummet 1896 til Koncessionens Udløb 1916 skal Selskabet Bremer-Pferdebahn betale Staten en Fjerdedel af det Overskud, der fremkommer udover en Dividende af 5 pCt. Denne Sum anvendes efter den tilsynshavende Myn- digheds Angivelse til almennyttige Øjemed. Denne Bestem- melse forandredes senere, idet Koncessionen paa en Sporvej udenfor Frihavnen af 10de Juli 1888 § 15 bestemmer:

Selskabet (Bremer-Pferdebahn) betaler Staten for dets samtlige Baner fra 1. Januar 1889 at regne en Billetafgift af 1 Procent, idet den foranførte Afgift bortfalder.

Koncessionen paa Driften af Sporvejen paa Frihavnens Omraade af 10de Juli 1888 § 4 bestemmer, at Selskabet (Bremer-Pferdebahn) er fritaget for Afgift for denne Linies Vedkommende.

Koncessionen af 19. Maj 1891 (hvorved Bremer-Pferdebahn faar Tilladelse til at benytte elektrisk Drift) indeholder Intet, som er af Vigtighed for de opstillede Spørgsmaal.

D. Sachsen.

a. Dresden.

Sporvejsforholdene ere ikke ordnede ved særlige Love, men kun ved de paagældende Koncessionsoverenskomster.

Ordningen af Forholdene ved Koncessionens Udløb ses af de almindelige Betingelser for Anlæg af Sporveje i Dresden og af en Række Overenskomster, af hvilke den første mellem Raadet i Dresden og Arnold v. Etlinger af 30. Oktbr. 1871 i § 8 bestemmer:

Koncessionstiden er 50 Aar; efter Forløbet af dette Tidsrum har Dresdens Kommune — forsaavidt Banen befinder sig paa dennes Areal — Ret til:

- a) at afkøbe Koncessionshaveren Banen tilligemed Driftsindretningerne, eller
- b) at forlange, at Koncessionshaveren paa egen Regning fjærner Banen med tilhørende Driftsindretninger, og sætter Gader og Pladse i den forrige Tilstand.

Om Kommunen ønsker at gjøre Brug af en af disse Rettigheder og af hvilken, skal tilkjendegives Koncessionshaveren mindst 1 Aar inden Udløbet af Koncessionstiden. Beslutter Kommunen sig til det under a angivne Kjøb, skal Prisen, saafremt en Overenskomst ikke kommer i Stand, fastsættes af Sagkyndige, (for hvis Udnævnelse der fast-

sættes nærmere Regler). Ved Taxation skal der ikke alene tages Hensyn til Banens reale Værdi, men ogsaa til dens Nytteværdi.

Sker Tilkjendegivelsen fra Kommunen ikke inden den omtalte Frist, vil det blive antaget, at det omhandlede kommunale Areal vil blive overladt Koncessionshaveren til Brug for Banens Drift i 25 Aar endnu, paa de tidligere Betingelser.

Hvis Kommunen efter Forløb af den saaledes forlængede Koncessionstid ikke gjør Brug af de under a og b anførte, og ogsaa ved dette Tidspunkt gjældende Rettigheder, indtræder en yderligere Forlængelse af Koncessionstiden paa 24 Aar. Ved Udløb af det sidstnævnte Tidsrum skal Banen enten uden Vederlag overgaa til Kommunen, eller paa dens Forlangende fjærnes, og den tidligere Tilstand retableres paa Koncessionshaverens Regning.

For det Tilfælde, at Banen overgaa i Kommunens Eje, forbeholdes Ret til særlig Overenskomst med Statskassen med Hensyn til den paa det Staten tilhørende Areal beliggende Banestrækning.

§ 18 i de almindelige Betingelser for Anlæg af Sporveje i Dresden af 24. Juni 1879 (se nedenfor angaaende en senere Ændring) er saalydende:

»Efter Koncessionstidens Udløb har Raadet Valg imellem enten

- a) at overtage Banen og Driftsindretningerne, eller
- b) at forlange, at Koncessionshaveren eller hans retslige Efterfølger paa egen Regning skal sætte Gader og Pladse i fuldkommen god Stand efter vedkommende kommunale Autoritets Forskrift, idet Banen fjærnes.

Koncessionshaveren skal sex Maaneder før Koncessionstidens Udløb gjøres bekendt med, om Raadet ønsker at gjøre Brug af en af disse Rettigheder, og da af hvilken.

Beslutter Raadet sig til Overtagelsen, skulle Skinnerne med Over- og Underbygning, Ventehallerne og det samlede døde og levende Inventar overlades Raadet mod en Godt gjørelse, saafremt dette ønsker at overtage det Hele. Denne

Godtgjørelse skal i Mangel af mindelig Overenskomst fastsættes af Voldgiftsmænd» (for hvis Udnævnelse og Taxationsmaade der fastsættes nærmere Regler).

Disse almindelige Betingelser ere gyldige for Koncessioner udstedte d. 26. Maj 1880, d. 17. Juni 1881, d. 27. April 1882 og en Tillægskoncession af d. 15. Decbr. 1887, idet Raadet i den næstsidste Koncession dog forbeholder sig Ret til efter 20 Aars Forløb at afkjøbe Koncessionshaveren en enkelt af de i Koncessionen omhandlede Linier mod Godtgjørelse af Anlægsomkostningerne for at nedlægge den, hvis det skulde vise sig nødvendigt af Hensyn til Færdslen.

Den 19. Juli 1889 ere de ovennævnte almindelige Betingelser samtidig med Udstedelsen af en ny Koncession af samme Dato, for hvilken altsaa de nye Betingelser have Gyldighed, blevne forandrede. De forandrede alm. Betingelsers § 14 bestemmer:

1. Koncessionstiden er 50 Aar.
2. Raadet har dog Ret til at opsiges Koncessionen d. 30. Oktbr. 1921 (Udløbstiden for alle de hidtil byggede Sporveje) med 1 Aars Varsel. Raadet er i saa Tilfælde forpligtet til at overtage det samlede Baneanlæg, hvad enten det ligger paa Byens Grund eller udenfor samme, tilligemed Tilbehør, samt bevægelige og faste Driftsindretninger imod Godtgjørelse efter de i § 18 fastsatte Overtagelsesbestemmelser til den Værdi, Anlægene have paa det Tidspunkt Overtagelsen finder Sted, hvilken Godtgjørelse i Mangel af mindelig Overenskomst fastsættes af den i § 18 fastsatte Voldgift.

§ 18 er i det Væsentlige uforandret, undtagen Sætningerne:

»Beslutter Raadet sig til Overtagelsen
ønsker at overtage det Hele,«
som ere erstattede med:

Beslutter Raadet sig til Overtagelsen, skulle de til Driften nødvendige Grundarealer særligt de, hvorpaa de til Driften nødvendige Bygninger ere opførte, Driftsbygningerne, Ventehallerne, Skinnerne med Over- og Underbygninger til-

ligemed det samlede øvrige døde og levende Inventar mod Godtgjørelse overlades Dresdens Kommune, dersom denne vil overtage det Hele; selv om de omhandlede Grundarealer ere Koncessionshavernes eller en enkelt af sammes Privat- ejendom.

Ved Fastsættelse af denne Godtgjørelse skal

- a) De omhandlede Grundarealer tilligemed Driftsbygningerne og Ventehallerne vurderes efter deres Værdi i Overtagelsesøjeblikket, medens
- b) Skinnerne og det øvrige døde og levende Inventar kun skulle vurderes efter deres Anskaffelsespris minus den ved Brugen allerede indtraadte Værdiformindskelse.

Afgifter. Naar bortses fra Afgifter, der efter Overenskomsterne kunne træde istedetfor Udførelsen af Arbejder, der paahvile Selskabet, fastsætte Overenskomsterne Afgifterne saaledes:

Koncessionen af 30. Oktober 1871 § 7 bestemmer:

For Benyttelsen af Byens Gader og Pladse betales en Afgift til Byen. Afgiftens Størrelse skal til enhver Tid være lig den Næringsskat (ev. Statsskat, hvis denne indføres istedet), som Koncessionshaveren betaler til Statskassen for denne Entreprise. Angaaende Lejeafgift for Byggegrunde til Ventesale og Stationsbygninger forbeholdes nærmere Overenskomst. Denne Afgift er senere bleven forandret (se nedenfor).

I de almindelige Betingelser for Anlæg af Sporveje i Dresden af 24. Juni 1879 er § 13 saalydende:

»For Benyttelsen af Byens Gader og Pladse er Koncessionshaveren forpligtiget til at betale Byens Kasse en aarlig Afgift, angaaende hvis Størrelse der forbeholdes nærmere Overenskomst for hver enkelt Linie ved Koncessionens Udstedelse. Afgiften maa dog i intet Tilfælde udgjøre mindre end 100 Mark pr. Kilometer Banestrækning. Ved Beregningen blive Længden udover de hele Kilometre

regnede som 1 Kilometer, naar Længden er 500 M. og derover, Længder under 500 M. tages ikke med i Beregningen. Angaaende Lejeafgift for Byggegrunde til Ventesele og Stationsbygninger forbeholdes nærmere Overenskomst"

Ifølge denne Paragraf bestemmer Koncessionen af 26. Maj 1880 en aarlig Afgift af ialt 300 Mark.

Koncessionen af 17. Juni 1881 § III Punkt 5 er saalydende:

"Til § 13 i de almindelige Betingelser.

For Benyttelsen af Byens Gader og Pladse til de omhandlede Linier er Koncessionshaveren, uden at dette indvirker paa hans Skattepligt, hvis han skulde blive Medlem af Kommunen, forpligtet til:

- a) med Hensyn til at Linierne have en samlet Længde af 7,409 M at betale en aarlig Afgift af 500 Mk. pr. Kilometer til Byens Kasse, altsaa 3,500 Mark for de omhandlede Linier og desforuden
- b) Paa Grund af Passagen over Augustusbroen at betale en aarlig Affindelsessum paa 3000 Mark istedetfor de tariffmæssige Bropenge hvilken Sums Størrelse er fastsat under Hensyn til, at Entreprenøren ikke blot har paataget sig Udgifterne ved Omlægningen af Broens Kjørebane, men ogsaa for Fremtiden Vedligeholdelsen af denne

Derimod bliver:

- c) Forpligtelsen til, ifølge de almindelige Betingelsers § 6 Abs. 3, at renholde Banelegemet ophævet paa de Gader og Pladse, som hidtil ere renholdte paa Kommuns Regning.
- d) Efter Forløbet af 10 Aar skal Koncessionshaveren blive enig med Raadet og Borgerrepræsentationen om de under a og b anførte Afgifters Størrelse. I Mangel af mindelig Overenskomst fastsættes Størrelsen ved Voldgift dog saaledes, at Afgiften a ikke kan forhøjes udover det dobbelte; Afgiften b efter 10 Aars Forløb ikke udover det dobbelte og efter 20 Aars For-

løb ikke ud over det 3 dobbelte af den nuværende Størrelse.»

Koncessionen af 27. April 1882 (som er tilstaaet Ihænde-haveren af den sidst omtalte Koncession) bestemmer i § V:

- a) For Benyttelsen af Byens Gader og Pladse betaler Koncessionshaveren, uden derved at indvirke paa sin Forpligtelse til som Medlem af Kommunen at bidrage til Kommunens Udgifter, ialt 3100 Mark aarlig, idet Afgiften pr Kilometer er ansat for de indenbyes Linier til 500 Mk. pr. Kilom. for Forstadslinier til 100 Mk.
- b)
- c) Koncessionshaveren skal for Passagen over Albertbroen aarlig betale 1000 Mark istedetfor Bropenge
- d) De under a og c fastsatte Afgifter forhøjes procentvis paa samme Maade og paa det samme Tidspunkt, som de i den foregaaende Koncession nævnte Afgifter forhøjes.

Efter dette Tidspunkt fastsattes Afgifterne i Overensstemmelse med de i den foregaaende Koncession for Forhøjelsen angivne Regler.

Den tidligere omhandlede Afgift, saaledes som den var fastsat i Koncessionen af 30. Oct. 1871, er ved Overenskomst af 15. Dec. 1887 forandret, idet der i Overenskomstens § 4 bestemmes, at den omhandlede Afgift forandres saaledes, at der for Tidsrummet $\frac{1}{2}$ 1887— $\frac{30}{6}$ 1891 betales Byen 575 M. pr. Kilometer = 4025 M. om Aaret, uden at der derved indvirkes paa Koncessionshaverens Forpligtelse til at bidrage til Kommunens Udgifter som almindelige Skatteborger. Efter Forløbet af dette Tidsrum skal der skaffes Overenskomst om Fastsættelsen af Afgiften efter de samme Regler, som i de to sidst omtalte Koncessioner.

Koncessionen af 19. Juli 1889 § IV fastsætter en Afgift for Benyttelsen af 2 Broer af 1000 M. pr. Aar for hver af de to Broer, idet Afgiften efter 10 Aars Forløb kan forhøjes som Maximum til det dobbelte, efter 20 Aar til det tredobbelte.

De til samme Koncession hørende forandrede almindelige Betingelser af samme Dato bestemme i § 13:

For Benyttelsen af Gader, Pladse og Chausseer betales en Godtgjørelse, som beregnes af den samlede Brutto-Indtægt, og da saaledes:

ved en aarlig Brutto-Indtægt af indtil 1 Million Mk.	2 pCt.
- - - - - 1—2	2 ¹ / ₂ -
- - - - - 2—3	3 -
- - - - - 3—4	3 ¹ / ₂ -
- - - - - 4—6	4 -
- - - - - 6—7	4 ¹ / ₂ -
- - - - - 7—8	5 -
og for hver Million Mk. herudover:	¹ / ₂ pCt. mere indtil 8 -

Desforuden skal der fastsættes en Afgift pr. Kilometer, saaledes at mindst denne Kilometerafgift vil være at betale, hvis den ovenfor nævnte Afgift efter Bruttoindtægten ikke naar den fastsatte Kilometerafgift. (I Koncessionen af 19de Juli 1889 bestemmes, at denne Kilometerafgift vil blive fastsat i en særlig Tillægskoncession, naar Linieføringen er fastslaaet i Detailler, men dette Tillæg er ikke fremsendt)

Paragrafen indeholder endvidere Bestemmelse om, naar Afgiften skal betales, samt om at den beregnes efter et af Selskabets Direktion bevidnet Uddrag af Selskabets Bøger. Magistraten kan forlange at en retslig edsvoren Revisor kan tilkaldes for at undersøge Uddraget.

Ved Beregningen blive Længder udover hele Kilometre at regne for en hel Kilometer, naar Længden er 500 Meter og derover, medens Længder under 500 Meter ikke tages i Betragtning. Angaaende Pladsleje af Byggegrunde til Ventesale forbeholdes nærmere Overenskomst.

b. Leipzig

Sporvejsforholdene ere ikke ordnede ved særlige Love. Der findes kun et Sporvejselskab, der i 1871 har faaet

Koncession af 50 Aars Varighed. Ordningen af Forholdene ved Koncessionstidens Udløb ses af »Betingelser for Anlæg af Sporveje i Leipzig« af 1. April 1881; den almindelige Varighed af en Koncession sættes til 30 Aar. § 17, som, med Undtagelse af en ubetydelig Afvigelse i Maaden, hvorpaa den i Paragrafen omhandlede 3die Voldgiftsmand udnævnes, er fuldstændig enslydende med § 18 i de gamle »almindelige Betingelser for Anlæg af Sporveje i Dresden« af 24de Juni 1879, skal derfor ikke her nærmere omtales, idet der blot henvises til det under Dresden anførte.

Afgifter. Naar bortses fra de Afgifter, der efter Overenskomsten kunne træde i Stedet for Arbejder, som paa hvile Selskabet, forbeholde Betingelsernes § 12 kun Lejeafgift for Benyttelsen af Byen tilhørende Arealer til Stationshuse og Ventesale, hvilken Afgift bliver nærmere at fastsætte ved særlig Overenskomst. Om Afgift for Benyttelsen af Gader og Pladse er der ikke Tale i de almindelige Betingelser, om saadan Afgift er fastsat i Koncessionen, som ikke er fremsendt, kan ikke afgjøres af det foreliggende Materiale.

E. Bayern.

München.

I Svarskrivelse fra Magistraten i München er Spørgsmaalet om særlige Love for Sporvejsforholdenes Ordning ikke besvaret, der henvises blot til de vedlagte Koncessionsoverenskomster, hvorfor det maa antages, at saadanne særlige Love ikke findes. Angaaende Maaden, hvorpaa Koncessionerne udstedes, faar man Oplysning af Begyndelsesparagraferne i Koncessionsoverenskomsterne; saaledes bestemmer Tillægsoverenskomsten mellem Münchens Kommune og Münchener-Trambahnaktiengesellschaft af 24. Sept. 1889 § 1:

Selskabet forpligter sig til at bygge og drive de efterfølgende Banestrækninger, forsaavidt som de ikke allerede ere byggede, under Iagttagelse af de Betingelser, som ere fastsatte og som til enhver Tid ville blive fastsatte af de kongl. bayerske Statsmyndigheder, og under Forudsætning af, at allerhøjeste Koncession tilligemed eventuelle iøvrigt dertil nødvendige Bevillinger kan erholdes, og i Overensstemmelse med Detailplanerne, saaledes som de ere billigede af Magistraten og godkjendte af »das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeuszern«.

Ordningen ved Koncessionstidens Udløb.

Hovedoverenskomsten mellem Münchens Kommune og Münchener-Trambahn-Aktiengesellschaft af 25. August 1882 § 22 bestemmer:

Abs. 3. Det samlede Baneanlæg, som ligger paa offentlige Gader og Pladse saavel indenfor som udenfor Bygrænsen, saasom: Skinner, Sveller, Ventesale o. lign. overgaar ved Koncessionstidens Udløb uden Vederlag til Kommunen, under Forbehold af den i Abs. 9 indeholdte Bestemmelse (hvori der bestemmes, at Selskabet, hvis Kommunen f. Ex. ved Koncessionens Fortabelse, ikke ønsker at overtage Entreprisen, skal retablere den tidligere Tilstand).

Abs. 4. Forsaavidt Selskabet behøver at erhverve Grunde til Opførelsen af Stalde, Remiser og andre Bygninger, forbeholder Kommunen sig Ret til, enten selv at erhverve Arealet og overlade Selskabet det til Afbenyttelse, eller inden Forløb af 10 Aar fra den Dag, da Selskabet selv har kjøbt det omhandlede Areal, at forlange Afstaaelsen deraf mod Erlæggelse af den anvendte Kjøbesum. — — —

Abs. 6. Efter Udløbet af Koncessionstiden overgaa (under Forbehold af den i Abs. 9 indeholdte Bestemmelse) Anlægene, som befinde sig paa de i Abs. 4 omtalte Arealer, saasom: Spor, Stalde, Remiser og øvrige Bygninger, til Kommunen, som herfor betaler Selskabet dets Omkostninger til disse Bygninger med Fradrag af en Sum, som svarer til en aarlig Amortisation af 1 pCt. af de anvendte Omkost-

ninger, beregnet efter en 5 pCt. Rentefod og Rentesrente. For provisoriske Bygninger godtgjøres intet.

Overenskomsten mellem Landkommunerne Neuhausen og Nymphenburg paa den ene Side og Münchens Kommune paa den anden Side af 9. Maj 1883 § 2 bestemmer:

Kommunerne Neuhausen og Nymphenburg anerkende, at det samlede Baneanlæg, som befinder sig inden for deres Grændser, saasom: Skinner, Sveller, Ventesale o. lign., ved Koncessionstidens Udløb overgaar til Münchens Kommune uden Vederlag, og at overhovedet de Münchens Kommune i den sidstomtalte Hovedoverenskomst, § 22 tilstaaede Rettigheder bestaa paa samme Maade overfor de i Neuhausen og Nymphenburg værende Dele af Baneanlægget, som for de indenfor selve München beliggende Dele af samme.

Drifts-Overenskomsten mellem Münchens Kommune og Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft af 17. Februar 1892, hvorefter nye Linier anlægges af Byen, men drives af Selskabet indeholder i dens § 1 følgende Bestemmelser.

Abs. 1. Selskabet forpligter sig til paa Kommunens Regning at drive alle de selvstændige Linier og alle de Forlængelser af de bestaaende Linier, som Magistraten forlange sat i Drift af Selskabet i Tidsrummet fra Afslutningen af denne Overenskomst indtil 1. Juli 1907. Det staar Magistraten frit for at bygge eller lade Tredjemand bygge de omhandlede Linier eller Forlængelser eller forlange dem byggede for sin Regning af Selskabet.

De nærmest følgende Paragrafer indeholder nærmere Bestemmelser om, hvad der skal regnes som Anlægsudgifter og Driftsudgifter, og hvorledes Indtægterne skulle deles paa de ældre og nyere Linier.

I § 22 bestemmes, at Anlæg og Driftsmateriel til enhver Tid skal vedligeholdes i mønsterværdig Stand.

§ 29 fastsætter, at Selskabets Ret til Driften af de omhandlede Linier udløber 1. Juli 1907. Magistraten kan dog opsiges Selskabet, forsaavidt de rent kommunale Linier angaar, første Gang 1. Jan. 1894 og derefter 1. Januar hvert Aar, dette dog kun, naar Driftsoverskudet for det

foregaaende Aar viser sig ikke at være tilstrækkeligt til at dække de fastsatte Forrentninger og Afskrivinger (se nedenfor). Opsigelsen gjælder da fra den følgende 1. Juli.

Selskabet kan ogsaa opgive Koncessionen, men Opsigelsen maa da ikke alene gjælde de kommunale men ogsaa dets egne Linier.

§ 30 bestemmer:

1) Ved Koncessionstidens Udløb eller Koncessionens Ophør (§ 29) har Kommunen fri Dispositionsret over det Foretagende, som danner Gjenstanden for denne Overenskomst, med alt Tilbehør, samt alle middelbart eller umiddelbart til Driften tjenende eller for samme bestemte Gjenstande, forsaavidt de ere anskaffede for Kommunens Regning, og er Selskabet ansvarligt for, at alle disse Genstande blive overleverede Magistraten i mønsterværdig Tilstand.

2) Hvad angaaer det til de kommunale Liniers Drift anskaffede Kjørselsmateriel, inklusive Trækkekraft og Seletøj, skal Selskabet overlade Magistraten et tilsvarende Antal, som Magistraten har Ret til at udvælge sig af Selskabets samlede Inventar, hvorfor der godtgøres Selskabet den oprindelige Indkjøbspris.....

Afgifter Naar bortses fra de Afgifter, der efter Overenskomsterne kunne træde i Stedet for Udførelsen af Arbejder, der paahvile Sporvejsselskabet, fastsætte Overenskomsterne Afgifterne saaledes:

Hovedoverenskomsten af 25de August 1882 § 16 er saalydende:

1) Selskabet er forpligtet til paa Magistratens Forlangende at indføre nye Opfindelser og Forbedringer som ere blevne gjorte og fundne gode paa Sporvejvæsenets — særlig ogsaa paa Maskindriften — Omraade, naar Indførelsen deraf ikke kræver uforholdsmæssig høje Omkostninger i Forhold til de dermed forbundne Fordele.

- 2) Formindskes herved de aarlige Driftsomkostninger mindst 20 pCt. efter Fradrag af en passende Amortisation og 5 pCt. Renter af de herved forårsagede Anlægsomkostninger, kan Magistraten gjøre Fordring paa Halvdelen af den saaledes opnaaede Formindskelse af Udgifterne.....«.

§ 18 er saalydende:

»Selskabet skal — afset fra dets selvfølgelige Forpligtelse til at betale Stats- og Kommune-Skat — betale følgende Afgift af det hele Baneanlæg i og omkring München til Kommunens Kasse:

af en 1 Million Mark ikke overstigende Bruttoindtægt 2 pCt.; af det 1 Million Mark overstigende Beløb af Bruttoindtægten indtil 1,050,000 M. 2½ pCt.; af det 1,050,000 M. overstigende Beløb af Bruttoindtægten 3 pCt.....«.

§ 21 er saalydende:

»Magistraten har til enhver Tid Ret til at undersøge Selskabets samlede Virksomhed og dets Organer. Magistraten har derfor ogsaa til enhver Tid Ret til at undersøge alle Selskabets Akter, Regninger, Bilag og Bøger, og til at tage Afskrift eller gjøre Uddrag af disse ved Magistratens Embedsmænd«.

§ 22 bestemmer:

- 5) Naar Kommunen har erhvervet de under 4) nævnte Arealer (som findes omtalte ovenfor), skal Selskabet betale Kommunen 5 pCt. Rente af Købesummen for Benyttelsen af Arealerne.

Drifts-Overenskomsten (angaaende Udvidelsen af Münchens Sporvejsnet paa Kommunens Regning) af 17. Februar 1892 § 5 er saalydende:

- 1) »Driftsindtægterne og Driftsudgifterne skulle, hvis Magistraten ikke fastsætter anderledes, opgjøres ved Udløb af hver Kalendermaaned.
- 2) I Løbet af 6 Uger efter Udløbet af hvert Driftsaar skal der finde nøjagtig Afregning og Betaling Sted mellem Selskabet og Kommunen.

- 3) Herved kan Selskabet først ligeoverfor Kommunen af Driftsindtægterne forlange Godtgjørelse for de af det anvendte Driftsomkostninger tilligemed 4 pCt. Forrentning af de oprindelige Anskaffelsesomkostninger for Kjørselsmateriellet, Trækkekræfterne og Seletøjet.
- 4) Af Indtægtsoverskuddet, som bliver tilbage efter Dækning af disse Beløb, skal Kommunen først have 4 pCt. i Renter og 2 pCt. i Amortisation af de til enhver Tid fastsatte Anlægsomkostninger, endvidere som Afskrivning 2 pCt. af de til enhver Tid bestaaende oprindelige Anskaffelsesomkostninger for Kjørselsmateriellet, Trækkekræfterne og Seletøjet*), og dernæst en Andel paa 3 pCt. af den i § 3 fastsatte Bruttoindtægt.
- 5) Af Resten erholder Kommunen tre Fjerdedele og Selskabet én Fjerdedel.

§ 6 1. Afsnit er saalydende:

»Drejer det sig om en Forlængelse (ikke Forlæggelse) af en af Selskabets Linier, som kan drives i Forbindelse med Stamlinien, uden at forøge Antallet af Vogne eller Tog, og uden Forstørrelse af Intervallet, kan Magistraten af Selskabet forlange Driften paa Forlængelsesstrækningen ogsaa iværksat paa den Maade, at Bygningen finder Sted paa Kommunens Regning og Driften paa Selskabets, saaledes, at dette ved Slutning af hvert Driftsaar betaler Kommunen 4 pCt. i Renter og 2 pCt. af Anlægsomkostningerne i Amortisation«.

F. Würtemberg.

Stuttgart.

Spurvejsforholdene ere ikke ordnede ved særlige Love. Sporvognsdriften i Stuttgart er i Hænderne paa ét Selskab, som har samlet alle Linierne.

*) for at danne et Amortisationsfond (smlg. ovenfor under § 30 Abs. 2).

Dette Selskabs Koncessions-Overenskomst med Kommunen (saavel som de tidligere bestaaende Selskabers) er stadfæstet af Indenrigsministeriet.

Denne Overenskomst mellem Stuttgarts Kommune og »Die Stuttgarter Pferde—Eisenbahn—Gesellschaft« af 22. August 1889 bestemmer i § 10:

Abs. 3. Ved Udløbet af Koncessionstiden (Aar 1919) har Kommunen Ret til at erhverve alle paa Byens Gader og Pladse værende faste Materialer i Banen, d. v. s. det samlede Banelegeme, for en Pris, som fastsættes ved Overenskomst, eller i Mangel heraf ved Voldgift. (Her følger Bestemmelse om Voldgiftens Sammensætning). Erklærer Kommunen senest sex Maaneder inden Koncessionstidens Udløb, at den ikke vil gjøre Brug af Erhvervelsesretten, og kommer ikke anden Overenskomst i Stand, skal Selskabet fjerne alle de af Banens Dele, som ere anbragte paa Byens Gader og Pladse f. Ex Sporanlægene o. s. v., og paa egen Regning efter Kommunens Anvisning sætte Gaderne og Pladsene i god Stand, i Overensstemmelse med den Tilstand, hvori de øvrige Dele af Gaderne og Pladsene befinde sig. Alle disse Arbejder skulle være tilendebragte i Løbet af 2 Maaneder. Opfylder Selskabet ikke disse Forpligtelser i Løbet af den fastsatte Frist, er Byen berettiget til enten at fjerne det samlede Baneanlæg i de benyttede Gader og Pladse paa Selskabets Regning, eller at lade Baneanlægget og de øvrige Indretninger forblive, hvor de ere, idet de da hjemfalde til Kommunen uden nogen Erstatning.

Afgifter. Naar bortses fra de Afgifter, der efter Overenskomsten kunne træde i Stedet for Udførelsen af Arbejder, der paahvile Selskabet, fastsætter Overenskomsten udtrykkeligt, at Selskabet er afgiftsfrit, idet Overenskomstens § 24 er saalydende:

»Afset fra Selskabets Forpligtelse til at betale Skatter og Afgifter, som paahviler det itølge de til enhver Tid bestaaende Lovbestemmelser, samt de ved Overenskomsten

fastsatte Forpligtelser, betaler Selskabet ikke nogen særlig Afgift til Byens Kasse for Benyttelsen af Byens Gadearealer.

Denne Bestemmelse staar uden Tvivl i Forbindelse med de store Bekostninger, som Selskabet maatte anvende paa at faa de af de gamle Linier, der vare anlagte normalsporede, omdannede til smalsporede. Ønsket om at faa Sporvejsforholdene ordnede paa tilfredsstillende Maade var saa stærkt, og Bekostningerne derved vare saa store, at Kommunalbestyrelsen endog besluttede at bistaa Selskab materielt derved, hvilket fremgaar af det med Svarskrivelsen fra Stuttgart tilsendte Foredrag over Sporvejsforholdene i Stuttgart, uden at det dog kan ses, hvorledes denne materielle Hjælp var ordnet.

G. Østerrig.

Wien.

Sporvejsforholdene ere ordnede paa Grundlag af allerhøjeste Resolution af 25. Febr. 1859, tilstillet Handelsministeren, og af saalydende Indhold:

»Almindelige Grundsætninger for Anlæg af Hestejernbaner paa almindelige Veje.

Jeg finder ikke Anledning til, at der udstedes en særlig Lov om Koncessioner paa Hestejernbaner, men bemyndiger Dem dog til i forekommende Tilfælde forsøgsvis at tillade saadanne Foretagender, hvorved De iøvrigt vil have at paase:

- 1) At enhver privat Ret og hver privat Retsfordring forbliver ganske uberørt, saaledes at der heller ikke finder tvungen Expropriation Sted.
- 2) At der bliver taget ethvert Hensyn til den uforstyrrede offentlige Færdsel, saavel som til Sikkerheden overhovedet, hvorfor der heller ikke maa tildeles et saadant Forsøg nogen udelukkende Ret.
- 3) At der ikke bliver bevilliget nogensomhelst Godtgørelses- eller Garantifordring til »das Statsärar«, og

at de ved Anlægget af Hestejernbanerne mellem Entreprenøren og Private opstaaede Skadesløsholdelsesfordringer blive ganske at behandle efter de civile Love.

- 4) At der ikke bliver ansøgt hos mig om nogen Toldbegunstigelse, ja ikke engang om Tilladelse til at anvende udenlandsk Materiale, uden at der er den yderste Nødvendighed herfor, og denne hver Gang bliver grundig eftervist.

Sporvejsforholdenes Udvikling i Wien har givet Anledning til stadige, alvorlige Uenigheder og deraf følgende Retssager mellem Statsautoriteterne, Kommunalbestyrelsen og Sporvejselskabet.

At komme nærmere ind paa disse særlige Forhold turde ligge udenfor dette Uddrags Omraade. Magistraten i Wien har særligt henledet Opmærksomheden paa den ovenfor citerede Resolution af 25. Febr. 1859 samt paa de handelsministerielle Resolutioner af 8. Juli 1868 og 4. Juli 1870.

I den første udtales der bl. A. at der i Henhold til Res. af 25. Febr. 1859 til Anlæg af Sporveje ikke skal udstedes en allerhøjeste Koncession i Henhold til Koncessionsloven, men at Sagen er overladt Handelsministeriet, dog at den virkelige Udførelse af Sporvejen maa overlades til Overenskomst mellem Entreprenøren og Ejeren af de paagjældende Gader, saaledes at denne Overenskomst ogsaa fastslaa de nærmere Bestemmelser, der maa træffes af Hensyn til lokale Forhold.

Resolutionen af 4. Juli 1870 er et afslaaende Svar paa en fra en Kommune indsendt Indsigelse mod Statens Approbation paa et Detailprojekt til et Sporvejsanlæg og mod nogle af Staten trufne Bestemmelser vedr. dette Anlæg. Ministeriet hævder, at det i Henh. til Res. af 25 Febr. 1859 er Statsforvaltningens Ret at vaage over Bestemmelserne for Anlæg af Sporveje i almindelige Gader og derfor ogsaa at approbere Betingelserne. Dette hævdes ved Henviisning til Bestemmelsen i Res. af 25. Febr. 1859,

at Handelsministeriet skal vaage over, at der tages fuldt Hensyn til, at den offentlige Færdsel ikke forstyrres.

Der udvikles videre, at dette ikke strider mod det i den ovenomtalte Resolution af 8. Juli 1868 udtalte Princip, men at Kommunens Hensyntagen til lokale Forhold maa være underordnet Statsforvaltningens Hensyntagen til de udover det rent Lokale rækkende Færdsels- og Sikkerhedsinteresser.

For Fuldstændigheds Skyld skal bemærkes, at der under 11 Maj 1871 og 30. Marts 1875 er udstedt et Par mindre Love, som fritage Sporvejsbilletter for den Afgift, der er paalagt dem ifølge Jernbaneloven af 13. Decbr. 1862, forudsat at Sporvejens Virkekreds indskrænker sig til een Kommune eller ikke overskrider dennes Grændse udover 1 Mil.

Ordningen ved Koncessionstidens Udløb ses af Tillægs-overenskomsten mellem Kommunen og »Die Wiener-Tramway-Gesellschaft.«*) af 4. Maj 1887.**)

Art. II bestemmer:

Efter Koncessionstidens Udløb (1 Jan. 1926) overgaa Sporene, den samlede Over- og Underbygning til Kommunen, forsaavidt de findes i Gader indenfor Kommunens nuværende eller fremtidige Omraade, uden at Kommunen derfor betaler nogen Godtgjørelse; Selskabet skal overlevere Sporene med Over- og Underbygning i god driftsmæssig Tilstand.

Kommunen er berettiget til at købe samtlige Driftsbygninger, der ligge indenfor Kommunens nuværende eller fremtidige Grænser, saasom: Remiser, Stalde, Smedier og øvrige Driftsbygninger, tilligemed Boligerne for Embedsmændene og Betjentene, saafremt Boligerne ligge indenfor Komplexet, som dannes af et Driftsanlæg. Fastsættelsen af Prisen kan ske ad retslig Vej. (Her følger nærmere Angivelse af, hvorledes Prisansættelsen bliver at fastsætte

*) Saavidt det kan ses, er der kun dette ene Selskab.

**) Forholdet var oprindelig ved Overenskomsten af 7. Marts 1868 § 41 ordnet paa en lidt anden Maade.

ved Rettens Hjælp, og hvorledes Selskabet forpligter sig til ved Paategning i Matrikelbøgerne at sikre Kommunens Ret til at overtage Bygningerne etc.)

Skulde Kommunen efter Koncessionstidens Udløb foretrække ikke at overtage Sporvejene, som findes paa dens Gader, skal Kommunen i Løbet af Aaret 1925, dog senest 30. Juni 1925 skriftligt meddele Selskabet dette, hvorefter alle de paa Kommunens Areal værende Banelinier med alt Tilbehør (saasom Ventesale, Hestestationer o. s. v.) skulle fjærges, og Gaderne atter sættes i fuldkommen god Stand — alt for Selskabets Regning.

Afgifter. Naar bortses fra Afgifter, som efter Overenskomsten kunne træde i Stedet for Arbejder, der paahvile Selskabet, fastsætte Overenskomsterne Afgifterne saaledes:

Overenskomsten mellem Kommunen og »Die Wiener Tramway-Gesellschaft« af 7 Marts 1868 § 38 er saalydende: »Som Bidrag til Fattiggassen skal Koncessionshaveren til Byens Kasse aarlig forud betale 1 Gulden for hver Siddeplads, der findes i de i Drift værende Vogne (heri indbefattet Pladserne ovenpaa Vognene)«. Tillægsoverenskomsten af 4. Maj 1887 Art. III bestemmer:

Som Vederlag for at Retten til at benytte Gaderne ved denne Overenskomst forlænges (omtrent 22 Aar) til 31. Decbr. 1925 betaler Selskabet en Gang for alle: 1,550,000 fl. ö. W., hvilken Sum indbetales 8 Dage efter Koncessionens Vedtagelse i 3 Maaneders Vexler.

Art. IV bestemmer:

Istedetfor den tidligere fastsatte Afgift (5 pCt. af Bruttoindtægten, se Overenskomsten af 7. Marts 1868 § 37) fastsættes følgende:

- 1) Som Vederlag for Benyttelsen af Byens Gader til Bygning og Drift af Sporveje, Opstillingspladse for Vogne, Indretning af Ventesale o. s. v. betales pr.

Kilometer nuværende eller fremtidige Banestrækning. 2220 fl. ö. W. p. a. i fjerdingaarlige Terminer. Den samlede Sum af dette Vederlag maa ikke beløbe sig til mindre end 125,000 fl. om Aaret, og skal denne Sum i hvert Tilfælde betales.

- 2) Naar Bruttoindtægten af det samlede Foretagende overskrider $3\frac{1}{2}$ Million fl. om Aaret, skal Selskabet desuden betale Byen $3\frac{1}{2}$ pCt. af det overskydende Beløb.

I dette Øjemed staar det Kommunen frit for, til enhver Tid at undersøge Selskabets Bøger.

H. Ungarn.

Budapest.

Ifølge Svarskrivelsen fra denne By ere Sporvejsforholdene ordnede paa følgende Maade:

»I Kraft af den mellem Staden Budapest og det derværende Sporvejselskab indgaaede Overenskomst gjælder den Selskabet givne Koncession indtil d. 30. April 1917, men i Betragtning af de forskellige Tidspunkter, paa hvilke de forskellige Sporvejslinier virkelig ere blevne anlagte og indviede, strækker Varigheden af den omhandlede Koncession sig i Realiteten over et Tidsrum af i Gjennemsnit 40—50 Aar.

Ved Koncessionens Udløb bliver Sporvejslinien med hele sit Materiel, dog med Undtagelse af Hestene, uden nogen Godtgjørelse Staden Budapests Ejendom.

Særlige Love angaaende Driften af Sporveje findes ikke i Ungarn. Dette Forhold udgjør en Del af det Omraade, indenfor hvilket der er givet Autonomi til vedkommende Kommune, der under Regeringens Overopsyn har ordnet det sammen med det paagjældende Selskab ved særlige Konventioner.

1. Holland.

Amsterdam.

Sporvejsforholdene i Amsterdam ere ikke ordnede ved særlige Love.

Der findes hidtil ingen almindelig Lovgivning for kommunale Sporveje. Linier, der berøre flere Kommuner, ere underkastede de for Provinserne gjældende Bestemmelser, og naar de bruge Damp som Drivkraft, Loven om Secundærbaner.

Ordningen af Sporvejsforholdene ses af Koncessionsbetingelserne af 11. Juni 1890.

Forholdene ved Koncessionens Udløb ere ordnede paa en særegen Maade, idet der ikke er fastsat nogen Tid, hvori Koncessionen skal være gyldig.

Art. 16 bestemmer:

»Kommunen kan tage Koncessionen tilbage: a)..... b)..... c) naar Kommunen kjøber Anlægget.»

Art. 18 bestemmer:

Tager Kommunen Koncessionen tilbage ifølge den under Art 16 Punkt c anførte Bestemmelse, skal Kommunen mindst et Aar iforvejen tilkjendegive Selskabet, om den er villig til at overtage Opfyldelsen af alle Selskabets løbende Forpligtelser, saa længe de vedvare, forsaavidt som de maatte bestaa paa Tilbagetagelsens Dato, i hvilket Tilfælde Forpligtelserne umiddelbart kunne overtages.

Kommunen er overfor Selskabet forpligtet til at overtage:

1. Dets Stalde og andre Bygninger med tilhørende Grunde, samt Selskabets Indretninger og Bygværker i, over, under eller langs med offentlig kommunal Grund og alt hvad der kan regnes at høre til af Bygninger, Veje og Bygværker, som ifølge denne Koncession fordres til Anlæggets Drift.
2. Selskabets rullende Materiel og Heste.
3. Selskabets Stald-, Magasin-, Kontor- og andet løst Inventar, som ikke er nævnt under de forrige Rubriker.

De under 1. og 2. omtalte Ejendele opføres paa en Vurderingsliste, som hvert Aar affattes for Selskabets Regning. Listen skal godkjendes af Borgmester og Raad. (Her følger nærmere Bestemmelser for Listens Affattelse).

Overtagelsen ifølge denne Artikel sker da mod Udbetaling af den Sum, som Vurderingslisten paa Overtagelsens Dato angiver.

Tillige betaler Kommunen for de under 3. nævnte Ejendele en Godtgjørelse, som fastsættes af 3 Sagkyndige.

Hvis Kommunen ifølge denne Artikel overtager Anlægget inden 1ste Januar 1910, skal den betale Selskabet en Præmie. (Her følger Regler for Præmiens Fastsættelse: den bliver at beregne forskjellig, eftersom Kommunen ønsker selv at drive Sporvejen, eller overdrage den til andre).

Art. 19 bestemmer:

Ved Overtagelse efter Art. 18 indtræder Kommunen i de øvrige af Selskabets Rettigheder, som ere tilstaaede det i denne Koncession.

Art. 20 fastsætter Terminer for Betalingen af Overtagelsessummen.

Art. 21 forpligter Kommunen til efter Overtagelsen at udbetale Pensionerne, som Selskabet maatte have tilstaaet sine Funktionærer, uden at Kommunen herfor erholder nogen Godtgjørelse. Pensioneringen sker efter Overenskomst med Borgmester og Raad.

Artiklen fastsætter yderlige Bestemmelser om Overgang af Selskabets Personale til Kommunen.

Afgifter. Naar bortses fra Afgifter, som i Følge Overenskomsten kunne træde i Stedet for Arbejder, der paa hvile Selskabet, fastsætte Betingelserne Afgifterne saaledes:

Art. 14 bestemmer:

»Som Afgift betaler Selskabet til Kommunen regnet fra 1. Januar 1890 hvert Aar i hele Koncessionstiden 5 pCt. af hele Bruttoindtægten af alle sine Sporvogns- og Omnibuslinier. Under Bruttoindtægten henregnes ogsaa de Godt-

gjørelser, som andre Entreprenører betale Selskabet for Afbenyttelse af dets Spor.

Naar Selskabets samlede Indtægt for et Aar efter Fradrag af Driftsomkostningerne, Forrentninger af Laan, den ovenfor nævnte Afgift til Kommunen, Afskrivninger paa Selskabets Ejendele i Overensstemmelse med denne Koncessions Art. 18 og Pensionerne ifølge Art. 21 tillader at udbetale en Dividende af over 8 pCt. af Aktiekapitalen, skal Afgiften forhøjes: for hver Procent mere med $\frac{1}{2}$ pCt. af Bruttoindtægten, og for Brøkdele af en Procent i Forhold hertil; medens det Kommunen skyldige Beløb forhøjes yderligere med $\frac{1}{2}$ pCt. af Bruttoindtægten for hver Procent udover 10 pCt. af Aktiekapitalen, som kan udbetales Aktionærerne, og for Brøkdele af en Procent i Forhold hertil..

.....
Borgmester og Raad have Ret til til enhver Tid at undersøge Selskabets Bøger, eller lade dem undersøge af en eller flere Personer, som maatte udnævnes dertil.....

.....
Art. 15 forpligter Selskabet til at bygge og drive nye Linier for Kommunens Regning. Der opstilles nærmere Regler for, hvorledes Indtægter og Udgifter for disse Linier skal beregnes, og blandt Udgifterne opføres ogsaa 5 pCt. af Bruttoindtægten som Afgift. Eventuelt Underskud bæres af Kommunen, eventuelt Overskud tilfalder ogsaa Kommunen, saalænge foregaaende Aars Underskud med Rente af 4 pCt. p. a. endnu ikke er dækket. Er dette sket, deles Overskudet lige mellem Kommunen og Selskabet.

K. Belgien.

Sporvejsforholdene ere ordnede ved Loven af 9. Juli 1875.

§ 1 bestemmer, at Koncessionerne gives

- a) af »les conseils communaux«, naar Sporvejen ikke strækker sig ud over een Kommune.

b) af »les députations permanentes des conseils provinciaux«, naar den strækker sig over flere Kommuner i samme Provins og udelukkende eller i Hovedsagen er bygget paa kommunale Veje.

c) af »les conseils provinciaux«, naar den uden at gaa ud over Provinsens Grænser udelukkende eller i Hovedsagen er bygget paa Provinsvejene.

d) af Staten:

1) naar den er bygget i Hovedsagen eller udelukkende paa Statsveje,

2) naar den strækker sig over mer end een Provins.

§ 2 fastsætter, at de kommunale Koncessioner (§ 1 a) skulle forelægges »la députation permanente du conseil provincial« til Meningstilkjendegivelse og approberes af Kongen.

De i § 1 b og c omtalte Koncessioner skulle ogsaa approberes af Kongen, og inden Koncession gives, skulle vedkommende Kommuner høres.

Inden Staten giver en Koncession (§ 1 d) skulle vedkommende Kommuner og Provinser høres.

Forud for Koncessionens Givelse skal der gaa en Enquete vedrørende Foretagendets Betimelighed (utilité), Linieføringen, Koncessionens Varighed og Taxterne.

§ 3 fastslaa, at Koncessionerne kun kunne gives efter offentlig Licitation og højst for en Tid af 50 Aar. Licitationen gjælder Varigheden af Koncessionen eller Taxterne eller Afgifterne.

§ 4 indeholder Bestemmelse om, at Licitation kan bortfalde, naar det kun drejer sig om Forlængelse af eksisterende Linier eller deslige.

§ 5 fastslaa med Hensyn til Afgiften bl. A. at denne tilfalder henholdsvis Stat, Provins eller Kommune, eftersom Vejen, hvor Sporvejen er anlagt, sorterer under en af disse Autoriteter. Hvis Sporvejen strækker sig over Veje, der sortere under forskellige Autoriteter, fastsættes Fordelingen af Afgiften i Koncessionerne.

§ 6 bestemmer:

»Koncessionerne fastsætter Entreprenørens Rettigheder og Forpligtelser ved Koncessionens Udløb.«

Koncessionerne skulle yderligere forbeholde for vedkommende Myndighed:

1. Retten til at tillade andre Sporveje at krydse og støde til de nye Linier.
2. Retten til at tillade de nye Entrepriser mod Erstatning at lade deres Vogne befare Dele af andre Linier.
3. Retten til at tilbagekøbe Koncessionen og Betingelserne for dette Tilbagekøb.

Resten af Paragrafen omhandler, at Koncessionen skal indeholde de Bestemmelser, som Staten maa forlange af Hensyn til Post og Telegraf, samt at Koncessionen ikke kan indeholde Bestemmelser til at forhindre Bevilling til konkurrerende Selskaber.

§ 7. »Politibestemmelser vedrørende Sporvejsdriften fastsættes af den Autoritet, der giver Koncessionen. De skulle i alle Tilfælde approberes af Regjeringen.«

§ 8 fastsætter, at den eengang i Koncessionen bestemte Trækkekraft og Driftsmaade ikke kan forandres, undtagen efter Enquete og med Regjeringens Autorisation, efter at de kommunale eller provinsielle Autoriteter ere hørte.

§ 9 gjør en Lov af 23. Febr. 1869 anvendelig paa Sporvejskoncessioner.

§ 10 indeholder Bestemmelser om Regjeringens Ret til at erklære Koncessionen for fortabt, i Tilfælde af at dens Bestemmelser ikke overholdes.

I et under 10. Septbr. 1875 udstedt Reglement fastsættes nærmere Bestemmelser om Enquetens og Licitationens Form.

Den, som ønsker en Koncession, udarbejder et motiveret Projekt, som indsendes til vedkommende Myndighed, der foranstalter Projektet behandlet ved en Enquete.

Efter denne fastsættes Koncessionsbetingelserne, og Koncessionen tilbydes Ansøgeren paa disse Betingelser.

Gaar han ikke ind herpaa, bliver Projektet vedkommende Autoritets Ejendom.

Entreprisen udbydes nu i alle Tilfælde offentligt. Hvis det fordelagtigste af de indkomne Tilbud ikke tilbyder 5 pCt. lavere Billetpriiser eller ¹ 20 kortere Koncessionstid end den oprindelige Ansøgers Tilbud, tildeles Koncessionen den oprindelige Ansøger.

I modsat Tilfælde, eller hvis den oprindelige Ansøger er traadt tilbage efter Enqueten, gives Koncessionen til den, hvis Tilbud er fordelagtigst. Hvis den oprindelige Ansøger ikke er traadt tilbage, men Koncessionen gives til en anden, skal denne sidste yde ham en Godtgjørelse for Projektet og de med Enqueten etc. forbundne Udgifter.

a) Bruxelles.

I alle de udstedte Koncessioner findes Bestemmelse om, at Anlægget skal være godt vedligeholdt ved Koncessionens Udløb; i nogle af Koncessionerne med den Tilføjelse, at de koncessionsgivende Myndigheder have Ret til, hvis Anlægget i Løbet af de sidste 5 Aar af Koncessionstiden ikke bliver ordentligt vedligeholdt, at sætte sig i Besiddelse af Sporvejens Indtægter, for at anvende dem til Anlæggets Istandsættelse.

I alle de udstedte Koncessioner er der givet de koncessionsgivende Myndigheder Ret til ved Koncessionens Udløb at indtræde i alle Koncessionshaverens Rettigheder, og til at erholde selve Sporet (i nogle Koncessioner ogsaa Ventesale etc.) til Ejendom uden noget Vederlag; naar undtages de sidst udstedte Koncessionsbetingelser (af 12te April 1892) er Bestemmelsen næsten ordret den samme i alle Koncessionerne. Det øvrige til Anlægget hørende kunne de koncessionsgivende Myndigheder erhverve mod Godtgjørelse; Bestemmelserne herom ere ikke ganske enslydende i de forskjellige Koncessioner, Hovedprincippet er dog det samme; som Exempel skal anføres Koncessionen af 20de Aug. 1890 Art. 60, som er saalydende:

»Ved Koncessionstidens Udløb (50 Aar) indgaar Byen

Bruxelles i alle Koncessionshaverens Rettigheder og træder umiddelbart i Besiddelsen af Skinnerne, som blive dens Ejendom; hvad det rullende Materiel og Installationerne paa Bruxelles Grund angaar, kan Byen erhverve dette efter Taxation af Sagkyndige; Byen er forpligtet til at tilkendegive sin Hensigt 3 Maaneder før Koncessionens Udløb.

I Betingelserne for Anlæg af en Sporvej paa Bruxelles og 6 andre i Nærheden af Byen liggende Kommuner Grund af 12te April 1892 er Art. 99 saalydende:

»Ved Udløbet af hver af Koncessionerne*) er Selskabet forpligtet til:

1^o Hvad Skinnerne angaa, at afgive disse uden Vederlag til de forskjellige Myndigheder, hvem de afbenyttede Veje paa dette Tidspunkt tilhøre.

2^o Hvad det bevægelige Materiel, Ventesalene, Remiserne, Stalde, Oplag og Værksteder angaar, at overdrage dem efter Taxation af Sagkyndige til den Myndighed, der paa dette Tidspunkt er den mest interesserede; den nævnte Myndighed er forpligtet til at tilkjendegive, om den har til Hensigt at benytte sig af, eller at undlade at benytte sig af sin Ret i denne Henseende senest 3 Maaneder inden Koncessionens Udløb.

Medens der saaledes gennemgaaende ikke gives Regler for, hvorledes Taxationen skal foretages, er der i Koncessionen paa Sporvejen fra »la gare de Luxembourg« til »Place Saintelette« i Art. 78 bestemt, at der for Grundene, hvorpaa Selskabets Bygninger ere opførte, godtgjøres den oprindelige Kjøbesum forrentet med 1 pCt. p. A. Den i Loven af 9de Juli 1875 Art. 6 paabudte Ordning af Betingelserne for Tilbagekjøb af Koncessionen er i Koncessionen af 20de August 1890 Art. 70 truffen saaledes, at Byen til enhver Tid har Ret til Tilbagekjøb og for at overtage hele Anlægget (Skinner, Driftsbygninger, Inventarium, rullende Materiel o. s. v.) betaler: hvis Indløsningen sker inden 3 Aars Forløb:

*) Koncessionstiden er ikke den samme i alle Kommunerne.

Anlægssummen + 20 pCt. + 25,000 Fr.,
hvis Indløsningen sker efter 3 Aars og inden 7 Aars Forløb, efter Koncessionshaverens Valg:

enten: Anlægssummen + 10 pCt. + 25,000 Fr.,
eller: en aarlig Sum for Resten af Koncessionstiden*),
beregnet som Middeltallet af Nettoindtægten i de
forløbne Aar forøget med 20 pCt., idet dog de to
daarligste Aar lades ude af Betragtning,

hvis Indløsningen sker efter 7 Aars og inden 20 Aars Forløb:

en aarlig Sum for Resten af Koncessionstiden, beregnet som Middeltallet af de sidste 7 Aars Nettoindtægt forøget med 20 pCt. og beregnet med Udeladelse af de to daarligste Aar,

hvis Indløsningen sker efter 20 Aars og inden 30 Aars Forløb:

en aarlig Sum for Resten af Koncessionstiden, beregnet som den foregaaende af de sidste 7 Aars Nettoindtægt; dog tillægges ved Beregningen 15 pCt. istedetfor 20 pCt.,

hvis Indløsningen sker efter 30 Aars Forløb:

en aarlig Sum for Resten af Koncessionstiden, beregnet som den foregaaende af de 7 sidste Aars Nettoindtægt, dog tillægges ved Beregningen 10 pCt. istedetfor 15 pCt.

Mærkeligt nok findes ingen Bestemmelse om dette Punkt i Betingelserne af 12te April 1892.

Afgifter: Da der af nogle af Koncessionerne kun er tilsendt Uddrag angaaende Ordningen af Forholdene ved Koncessionens Udløb, kan der her kun angives, hvorledes Afgifterne ere fastsatte ved de to Koncessioner, som ere tilsendte fuldstændigt. Naar der bortses fra Afgifter, der efter Overenskomsterne kunne træde istedetfor Arbejder, der

*) Koncessionstiden er 50 Aar.

paahvile Selskaberne, fastsætte Overenskomsterne Afgifterne saaledes:

I Koncessionen af 20de Aug. 1890 er Art. 68 saalydende:

»Der skal betales Byen Bruxelles en aarlig Afgift af 5,000 Fr.«

I Betingelserne af 12te April 1892 er Art. 18 saalydende:

»Koncessionshaveren skal betale følgende Afgifter:

A. til Kommunen Anderlecht: 500 Fr. om Aaret,

B. til Byen Bruxelles:

fra 1ste Maj 1891 til 30te April 1892: 89,000 Fr. om Aaret,

fra 1ste Maj 1892 til 30te April 1902 forøges Afgiften hvert Aar med 750 Fr.

fra 1ste Maj 1902 til 30te April 1909 forøges Afgiften hvert Aar med 1,000 Fr.,

fra 1ste Maj 1909 (til hvilket Tidspunkt kun en nærmere betegnet Linie er tilbage): 250 Fr. om Aaret pr. Vogn.

Afgiften betales med $\frac{1}{12}$ hver Maaned.

C. til Kommunen Laeken: 1,000 Fr. om Aaret.

D. til Kommunen Molenbeck-St. Jean: mellem 100 og 1,000 Fr. aarligt; Afgiften fastsættes hvert Aar af Ministeren for Agerdyrkningen, Industrien og de offentlige Arbejder.

E. til Kommunen Saint-Gilles: 2,000 Fr. om Aaret.

F. til Kommunen Saint-Josse-ten-Noode: 1,000 Fr. om Aaret.

G. til Kommunen Schaerbeek: for Aaret 1892 996 Fr. 65 Cent, som forhøjes med 63 Fr. 5 Cent aarlig indtil Aar 1913, derpaa indtil 1924 med 18 Fr. 30 Cent. aarlig. Fra 1924 er Afgiften 2,522 Fr. aarlig.»

b) Antwerpen.

Ordningen ved Koncessionstidens Udløb ses af Koncessionsbetingelserne af 16de Sept. 1874.

Art. 30 bestemmer:

»..... Ved Koncessionstidens Udløb skulle Sporvejene med alt Tilbehør befinde sig i fuldstændig god Vedligeholdelsestilstand.....«

Art. 34 bestemmer:

»... . Ved Koncessionstidens Udløb (Koncessionsvarighed 35 Aar) gaar hele Sporvejsanlægget med alt Tilbehør og fast Materiel over til Byen uden nogen Godtgørelse. Byen har Ret til ogsaa at overtage det rullende Materiel efter Taxation af Sagkyndige.«

Betingelserne af 1886 indeholde i Art. 31 og 36 ordret den samme Bestemmelse.

Den i Loven af 9de Juli 1875 Art. 6 paabudte Ordning af Betingelserne for Tilbagekøb af Koncessionen er i Betingelserne af 1886 Art. 34 fastsat saaledes:

»Byen forbeholder sig Ret til at tilbagekøbe Koncessionen, imod at betale Koncessionshaveren saa mange Gange 4,000 Fr. pr. Kilometer, som det Antal Aar, der resterer af Koncessionstiden. I Tilfælde af at Byen gjør Brug af denne Ret, skal den overtage det faste og rullende Materiel og alt, hvad der hører til Anlægget, efter Taxation af Sagkyndige, tilligemed at den for sin Regning skal overtage Modtagelsen af de Leverancer, hvorom der er afsluttet Overenskomst inden Overtagelsens Dato, og som ikke ere præsterede til dette Tidspunkt.«

Afgifter. Naar bortses fra Afgifter, der efter Overenskomsterne kunne træde istedetfor Arbejder, der paahvile Selskaberne, fastsætte Betingelserne Afgifterne saaledes:

Betingelserne af 16de Sept. 1874 Art. 36 er saalydende:

»Afgifterne, som Koncessionshaveren forpligter sig til at betale til Byen, skulle beregnes pr. Kilometer af de byggede Baner, og blive at betale under hele Koncessions-tidens Varighed beregnede i Perioder, som bestaa af:

1^o: de første 10 Aar.

2^o: de følgende 10 Aar.

3^o: de sidste 15 Aar.

De kunne indkræves for hele Aaret fra 1ste Januar til 31te December, til hvilket Tidspunkt af Aaret end Driften paabegyndes. De skulle betaales hvert Aar inden den 15de Januar for det foregaaende Aar.»

Hvor store Afgifterne blive, kan ikke ses af det oversendte Koncessionsudkast, idet disse Afgifter ere Gjenstand for Udbudet, hvis Resultat ikke er medsendt.

Betingelserne af 1886 Art. 38 fastsætte Afgifterne til for de første 5 Aar: 3,000 Fr. pr. Kilometer aarlig.

— næste 10 — 3 500 — —

— sidste 15 — 5,000 — —

Disse Afgifter ere dog ogsaa underkastede Tilbudet, hvis Resultat ikke foreligger.

L. Norge.

Christiania.

Sporvejsforholdene ere ikke ordnede ved særlige Love.

Der er af Kommunen udstedt 2 Koncessioner, hvoraf den første af 22. April 1874 ordner Forholdet ved Koncessionens Udløb saaledes:

§ 25 er saalydende:

»Nærværende Koncession er gjældende for et Tidsrum af 30 Aar, regnet fra den Dag Sporvejen eller nogen Del af samme aabnes for regelmæssig Drift.

Skulde Koncessionshaverne ønske den forlænget, have de at indgive Andragende herom til Magistraten senest 1 Aar før Koncessionens Udløb. Paa den anden Side ere de for det Tilfælde, at Kommunen ikke vil indgaa paa Forlængelse, berettigede til at erholde Bestemmelse herom sig meddelt inden 6 Maaneder før Koncessionens Udløb.

Naar Koncessionen udløber og ikke forlænges, skal Kommunen være berettiget til enten at indløse det hele Anlæg med dertil hørende Materiel og Inventar af ethvert

Slags efter Taxt, sat ved lovligt optaget Skjøn af uvillige Mænd efter Gjenstandenes Værdi paa Taxttiden og uden Hensyn til Sporvejens Afkastning for Ejerne, eller at kræve, at Koncessionshaverne for egen Regning borttage Sporvejen og sætte de paagældende Gader (Veje og Pladse) i god brolagt eller makadamiseret Stand, svarende til den Tilstand, hvori disse Gader iøvrigt ere.....«

Den anden Koncession, udstedt ifølge Kommunalbeslutning af 19. Maj 1892, har i sin § 29 enslydende Bestemmelser, i § 30 er tilkommet en Bestemmelse, som ikke findes i den foregaaende Koncession.

§ 30 er saalydende:

»Saafremt Kommunen maatte ønske for egen Regning at overtage Sporvejsdriften, er den berettiget til efter 15 Aars Forløb, regnet fra Koncessionens Ikrafttræden (cfr. § 29), med et halvt Aars Varsel at indløse Sporvejen med Tilbehør efter Taxt, saaledes som i foregaaende Paragraf bestemt. Dog skal, hvis Indløsning sker før det 25de Aar fra Koncessionens Ikrafttræden, betales et Tillæg til Taxtsummen, stort 25 pCt., ifald Indløsningen sker ved det 15de Aar, og en Tiendepart mindre for hvert Aar senere Indløsning maatte finde Sted.«

Afgifter. Naar bortses fra de Afgifter, som efter Overenskomsten kunne træde i Stedet for Arbejder, der paahvile Selskabet, fastsætte Overenskomsterne ingen Afgift til Kommunen for Benyttelsen af Gaderne.

M. Sverige.

Stockholm.

Sporvejsforholdene ere ikke ordnede ved særlige Love.

I de udstedte Koncessioner er Ordningen ved Koncessionens Udløb i det væsentlige overensstemmende med Bestemmelserne i den første Koncession af 26. Juni 1876 § 19:

»Naar Koncessionstiden udløber, eller Koncessionen fortæbes, eller med Byens Samtykke overdrages til en anden, er Byen berettiget til at købe Sporvejsanlægget med tilhørende Redskaber og Trækkekræfter, samt andre for Sporvejsdriften nødvendige Dele, efter den Værdi, som, uden noget Hensyn til Sporvejens Udbytte, fastsættes af fem gode Mænd. Vil Byen ved Koncessionstidens Udløb gjøre Brug af den nævnte Erhvervelsesret, skal den give Selskabets Bestyrelse Meddelelse derom senest 1 Aar før Koncessionstidens Udløb. Er Koncessionen udløbet, er Selskabet pligtigt til at borttage Sporvejsanlægget og sætte de Gader og Pladse, som hertil ere blevene benyttede, i god Stand i Overensstemmelse med, hvad ovenfor er fastsat; i modsat Tilfælde vil dette blive udført af Byen paa Selskabets Regning.«

Afgifter. Efter hvad der foreligger, ses der ikke at være fastsat nogen Afgift for Sporvejene i Stockholm.

Til Slutning skal jeg henlede Opmærksomheden paa, at der i de modtagne Aktstykker paa mange Punkter indeholdes Oplysninger udover de her særlig behandlede, der saavel i administrativ som teknisk Henseende i Fremtiden kunne have meget stor Betydning for Brolægningsvæsenet, og jeg skal derfor tillade mig at foreslaa, at der træffes Foranstaltninger til, at disse Aktstykker, hvis de ved Sagens senere Behandling skulle sendes videre, atter vende tilbage til Magistraten.

Juli 1893.

Ærbødigst

J. F. Meyer.

1. Om at de i de modtagne Aktstykker paa mange Punkter inde-
 holdende Oplysninger udover de her allerede behandlede, der
 endvidt i Administrationen som teknisk Hensyn i Fremtiden
 kunne have meget stor Betydning for Beredningsvæsenet
 og jeg skal derfor tillade mig at foreslaa at det fremsendes
 Forsaetninger til at disse Aktstykker, hvis de ved Sagens
 senere Behandling skulle gaae videre, eller vunde tilfælde
 til Magistraten.

Til Slutning skal jeg henlede Opmærksomheden paa
 at der i de modtagne Aktstykker paa mange Punkter inde-
 holdende Oplysninger udover de her allerede behandlede, der
 endvidt i Administrationen som teknisk Hensyn i Fremtiden
 kunne have meget stor Betydning for Beredningsvæsenet
 og jeg skal derfor tillade mig at foreslaa at det fremsendes
 Forsaetninger til at disse Aktstykker, hvis de ved Sagens
 senere Behandling skulle gaae videre, eller vunde tilfælde
 til Magistraten.

Juli 1893

J. F. Meyer



