

ligere. Jeg tror nu vel ikke, at den Udtalelse, som i 1872—73 er kommen frem fra det ærede Finansudvalg, i sig selv er en saa aldeles absolut og gjældende Norm, at den nødvendigvis maa følges. Jeg tror hvarken, at den efter sin Karakter kan gjøre Krav paa at være en bindende Regel for Administrationen, eller at den efter i sit eget Indhold kan siges at være berettiget. I den ofte omtalte Betænkning er der nævnt tre Punkter, med Hensyn til hvilke Spørgsmaalet om en Defining af Reservecapital og Driftsmateriellet kan antages at ville reise sig. Det første Punkt er Fornyetelsen af Banerne med Tilbehør, saasom Skinner, Sveller, Lokomotiver og Vogne. Det andet Punkt er Forøgelse af Driftsmateriellet, som maatte blive fornødent ved Trafikkens Udvidelse. Det tredje Punkt er Fuldstændiggjørelse af Banens Anlæg. Man har jagt i 1872—73, at al Fornyetelse af Banerne med Tilbehør maatte „i Reglen“ udredes af Driftsoverfyndet. Med Hensyn til den anden Post, Forøgelsen af Driftsmateriellet, har man fundet, at den passende kunde udredes af Reservecapital og med Hensyn til den tredje Del, Fuldstændiggjørelse af Banens Anlæg, maatte det bero paa Forholdene, om der skulde kræves særlig Anlægskapital, eller hvorledes man ellers skulde udføre det. Dette er nu efter min Overbevisning ikke nogen rigtig Fremstilling af Reservecapitalens Bestemmelse. Jeg antager det for at være en afgjort Sag, at Alt, hvad der maa regnes for en Udvidelse og Forøgelse af det Bestaaende, ikke med Hætte kan tages af Reservecapital, men at det kræver en ny Anlægskapital. Det forekommer mig, at naar der tales om nye Baneanlæg, hvad enten de danne selvstændige Linier eller tjene til en Fuldstændiggjørelse af de bestaaende Anlæg, saavel som en Forøgelse af Driftsmateriellet, fordi den udviklede Trafik kræver mere end paaregnet, maa Bøvelset rettelig tages ved en ny Aktiekapital eller ved Prioritetslaan. Derimod forekommer det mig, at en Fornyetelse i større Omfang af Skinner, Sveller, Lokomotiver og Vogne, naar saadan Fornyetelse ikke maa siges at høre hen under den aldeles jævne, dagligdags Vedligeholdelse, deraar ud og aar ind omtrent gaar paa samme Maade, netop hører sse af Reservecapital, og det maa være Reservecapitalens naturlige Opgave at tjene til sliq Anvendelse. Naar det paa engang kan blive nødvendigt at omlægge i større Udstrækning Skinner og Sveller eller at fornye en større Mængde af Lokomotiverne og Vognene, saasom naar en eller anden uheldig Hændelse maatte være indtraadt, der havde ødelagt en Del af Banen eller Materiellet, saa tror jeg, at det Dieblik er kommet, hvor man hør anvende Reservecapital til at dække saadanne ekstraordinære Udgifter. Dette synes mig at følge af Sagens Natur. Det er den Anvendelse, som Reservecapitalen overhovedet har i Aktieselskaber og i industrielle Foretagender. Det er opsparede og hen-

lagte Midler, hvis Bestemmelse er at træde hjælpende til, naar i enkelte Aar navnlig paa Grund af uheldig Hændelse Vedligeholdelsesudgiften eller Fornyetelsesudgifterne blive større, end at de med Billighed kunne føres det enkelte Aar tillast. Spørgsmaalet er nu altsaa, om det kan antages, at der med Hensyn til det sjællandske Jernbaneselskab findes nogen Regel, der er afvigende fra det, som ellers maa siges at være Tilfældet. Staturterne af 10de Juli 1855 have ikke nogen Regel om Reservecapitalens Anvendelse og foreskriver ikke, hvad det er for Gjenstande, Reservecapitalen skal anvendes til, men Statutterne for det sjællandske Jernbaneselskab ere jo ikke de eneste, i hvilke der findes Udtalelser om Aktieselskabers, særlig Jernbaneaktieselskabers Stilling til deres Reservecapital. Jeg skal nævne forskellige Koncessioner og deslige, hvor saadanne bestemte Regler ere givne om Reservecapitalens Anvendelse, og fra hvilke det da synes besøiet at drage nogen Slutning til, hvad Lovgivningsmagten har tænkt sig ved de omtalte Statutter for det sjællandske Jernbaneselskab. Jeg skal saaledes nævne, at i den Koncession, som den 21de Oktober 1859 blev givet til Peto, Brassey & Betts paa Driften af en Bane i Sjælland, er der en § 26, som siger følgende om Reservecapitalen: „Bestemmelsen med Reservecapitalen skal være at tjene til Dækning af uforudsete, større Udgifter i Almindelighed og saavidt muligt desuden at afgive Midler til Fornyetelse af Banens Tilbehør, hovedsagelig Skinner, Sveller, Driftsmateriel og Bygninger.“ Den 18de Marts 1861 afsluttede Indenrigsministeriet igjen en Kontrakt med Peto, Brassey & Betts om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark, og i § 104 af denne Kontrakt staar der nævnt følgende: „Selskabet er forpligtet til at danne en Reservecapital og Fornyetelsesfond, hvis Diemed skal være dels at dække uventede og uforudsete større Udgifter, saasom ved Tab af Maskiner og deslige, og dels at udrede en Del af Bekostningen ved Fornyetelsen af Banens væsentligste og kostbareste Gjenstande, hovedsagelig Skinner, Sveller, Driftsmateriel og Bygninger.“ Og saa i den allernyeste Tid har dette gjentaget sig. Den 29de Marts 1873 fik Privatbanken den bekendte Koncession paa Anlæg af en Bane fra Nykøbing paa Falster over Guldborgsund forbi Sønderhøbing og Maribo til Nakso, og i denne Koncessions § 27 hedder det: „Bestemmelsen om Reservecapitalen — det skal forimodentlig være med Reservecapitalen — skal være at tjene til Dækning af uforudsete Udgifter i Almindelighed og desuden saavidt muligt at afgive Midler til større Fornyetelser af Banens Tilbehør, hovedsagelig Skinner, Sveller, Driftsmateriel og Bygninger, dog at Vor Indenrigsminister i ethvert enkelt Tilfælde afgjør, hvorvidt der er tilstrækkelig Anledning til at lade saadanne Udgifter afholdes af Reservecapitalen.“ Paa disse 3 Steder, som vistnok kunne forøges med flere, derjom man havde Tid til