

De sjællandske Jernbaners Overgang til Staten.

Af Prof. Dr. Will. Scharling.

Det er nu omtrent 5 Aar, siden nærværende Forf. i to Artikler i «Dagbladet» (for 9.—10. Sptbr. 1874) rejste det Spørgsmaal: «er det ikke paa Tiden, at der tænkes paa at erhverve de sjællandske Jernbaner for Staten ved et ligefrem Kjøb?» Den dér forfægtede Tanke om et saadant Kjøb før den i Lovgivningen fastsatte Tid (1. Jan. 1900) har siden da fundet mere almindelig Indgang, er oftere bleven omhandlet i Rigsdagen, og synes omsider at nærme sig sin Gjennemførelse. Et betydningsfuldt Skridt er i alt Fald sket derved, at Regeringen har fremsat et bestemt Tilbud, hvorpaa den har opfordret Selskabet til at gaa ind. Hvorvidt Aktionærerne ville efterkomme denne Opfordring, staar endnu uafgjort hen, og det er ikke Hensigten her nærmere at søge paavist, at dette vilde stemme med deres egne Interesser. Men i den Forventning, at de selv ville erkjende dette, og at denne vigtige Transaktion saaledes virkelig vil komme i Stand, skulle vi her undersøge den anden Side af Sagen: Hvilken Interesse har Staten i, at den kommer i Stand? Indirekte vil denne Undersøgelse da ogsaa kunne tjene

til at belyse Aktionærernes virkelige Stilling og dermed deres Interesse i at faa Sagen afgjort og ordnet paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade.

Allerførst rejser sig da det Spørgsmaal: hvorledes vil det finansielle Resultat blive for Staten, dersom Transaktionen kommer i Stand paa det af Finansministeren angivne Grundlag? Efter hvad der er berettet i Aviserne, gaar dette ud paa, at der for hver 100 Kr. i Aktier gives 125 Kr. i 4 pCt.s Statsobligationer, amortisable i 20 Aar. Hvorledes Børsen har opfattet dette Tilbuds Karakter, er bekjendt nok: en øjeblikkelig Stigning af Aktiernes Kurs med 3 à 4 pCt. var den tydelige Tilkjendegivelse af, at Børsen opfattede dette Tilbud som fordelagtigt for Aktionærerne; og det tør vel ogsaa anses for temmelig sikkert, at, dersom det imod Forventning skulde vise sig, at Transaktionen ikke kom i Stand, vil Aktiernes Kurs atter gaa nedad. Men den stedfundne Kursstignings ringe Omfang godtgjør tillige, at Tilbudet ikke er utilbørlig fordelagtigt for Aktionærerne, men saa nær, som det i slige Forhold er muligt, rammer Aktiernes sande Værdi for Aktionærerne.

Men dermed er det ikke sagt, at Aktierne have den samme pekuniære Værdi for Staten. Til at afgjøre dette kræves en nøjere Prøvelse af de finansielle Resultater, som kunne forudses at ville indtræde ved et Kjøb paa det nævnte Grundlag.

Hvor stor den Aktiekapital er, som bliver at indløse, lader sig ikke med Bestemthed oplyse i Øjeblikket. Ved Udgangen af 1878 var Aktiekapitalen 29,071,880 Kr. Men to nye Anlæg, hvortil, saa vidt vides, Kapitalen skal bringes tilstede ved Udstedelse af nye Aktier, vare da endnu ikke fuldførte, nemlig Frederikssundbanen og

Havnebanen i Kjøbenhavn. Den sidstnævnte Bane maa ifølge Loven koste indtil 2,800,000 Kr. og den førstnævnte indtil 560,000 Kr. pr. Mil, altsaa, da den er omtr. 5 Mile lang, ligeledes ca. 2,800,000 Kr. Det tør vistnok antages, at de virkelige Anlægssummer ikke ville blive meget forskellige herfra, og da der ved Udgangen af 1878 kun var medgaaet ca. 1,948,000 Kr., som vare indbefattede i det ovenfor angivne Beløb af Aktiekapitalen, vil man næppe fejle stort ved at anslaa den til det fuldt færdige Anlæg svarende Aktiekapital til omtrent 33,6 Mill. Kr. *) Under denne Forudsætning vil da Staten komme til at indløse den med 42 Mill. Kr. Da disse Tal frembyde Lettelser ved de efterstaaende Beregninger, ville vi her i ethvert Tilfælde benytte dem; den Fejl, der vil fremkomme, saafremt Aktiekapitalen skulde blive noget mindre end her forudsat, vil under alle Omstændigheder blive af aldeles forsvindende Betydning.

Da et 4 pCt.s Laan for at amortiseres i 20 Aar kræver en aarlig Forrentning af 7,36 pCt. til Afdrag og Renter, vil Staten under den angivne Forudsætning komme til at svare Aktionærerne et aarligt Beløb indtil Aar 1900 af 3,091,200 Kr. Dersom Staten paa lignende Maade vilde henlægge et aarligt Beløb i disse 20 Aar for derved at tilvejebringe den Kapital, hvormed den Aar 1900 vil kunne indløse Aktierne, vil der hertil udkræves 3,23 pCt. aarlig af Aktiekapitalens Beløb eller 1,085,280 Kr. Ved aarlig at henlægge dette Beløb og faa det Henlagte stadig forrentet med 4 pCt. vilde Staten Aar 1900 være i Besiddelse af den Kapital af 33,6 Mill. Kr., som Aktiekapitalen

*) Den samlede Anlægskapital er foruden ved Aktier tilvejebragt ved to Prioritetslaan paa tilsammen 13 Mill. Kr.

for det hele nu fuldendte eller paabegyndte Anlæg forudsættes at ville udgjøre og som da vil kunne indløses til pari. Trækkes dette Beløb altsaa fra den nysnævnte aarlige Udbetaling til Aktionærene, bliver den aarlige Rente, som Staten maa tilsvare disse, 2,005,920 Kr. Til Gjengæld erholder Staten Udbyttet af Banerne. Hvor stort dette tør anslaaes, lader sig naturligvis ikke sige med afgjort Bestemthed. For Tiden regnes det gjerne til 6 pCt. af Aktiekapitalen; dette er det gennemsnitlige Udbytte for Aarene 1870—78. Turde man paaregne det samme gennemsnitlige Udbytte for de næste 20 Aar, vilde det for en Aktiekapital af 33,6 Mill. Kr. blive 2,016,000 Kr., altsaa omtrent 10,000 Kr. mere end Udgiften. Men det maa vistnok anses for et stort Spørgsmaal, om Udbyttet tør anslaaes saa højt, selv om man nok saa meget tager den Indflydelse med i Beregning, som gunstigere Tidsforhold, en tiltagende Befolkning og en voxende Velstand kunne øve paa Trafikens yderligere Udvikling. For 1878 har et Udbytte af 6 pCt nemlig kun kunnet gives af en Aktiekapital paa 28 Mill. Kr. *) Men det tør anses for temmelig givet, at de to nye, nu tilkommende Anlæg, Frederikssundbanen og Havnebanen, paa ingen Maade ville kunne forrente den i dem anbragte Kapital, der jo udelukkende er Aktiekapital, med 6 pCt. For Frederikssundbanens Vedkommende maa det vistnok anses for meget godt, om den i de første Aar kan forrente den i samme anbragte Kapital med 4 pCt., og om en direkte Forrentning af den i Havnebanen anbragte Kapital vil

*) Der er i 1878 udbetalt som 4 pCt. Rente til Aktionærene 1,120,052 Kr., svarende til en Kapital af 28,001,300 Kr. Et Til-lægsudbytte heraf af 2 pCt. er 560,026 Kr., medens Netto-Over-skudet var 569,842 Kr.

der sikkert saa godt som ikke blive Tale, den skal snarest øve sin Virkning indirekte ved sin Indflydelse paa den øvrige Trafik. Gaar man da ud fra, at disse to Anlæg foreløbig ville kunne forrente deres samlede Anlægskapital med 3 pCt., hvad der snarest er en vel gunstig Formening om deres Rentabilitet, bliver den hele Aktiekapital kun forrentet med $5\frac{1}{2}$ pCt., hvad der er det Samme som et aarligt Rentetab for Statskassen af ca. 160,000 Kr. Til at opveje den Nedgang i Indtægten, som de nye Anlæg efter det Anførte forudsættes at ville forvolde, udfordres da en Stigning af Trafiken med ca. 10 pCt.; selv om en saadan tør ventes at ville blive Følgen af gunstigere Tidsforhold og de andre fremhævede Momenter, tør den dog næppe paaregnes lige strax, og den maa altsaa blive saa meget større, at Udbyttet i lige saa mange Aar, som det har været under 6 pCt., bliver i tilsvarende Grad derover. Alt dette vel overvejet, er der vistnok al Grund til at betvivle, at Gjennemsnitsudbyttet for det første Tiaar, selv om iøvrigt Forholdene forudsættes uforandrede og Banenættet holdt paa det Punkt, det nu vil komme til at staa paa, vil komme til at overstige, om det overhovedet vil naa, 6 pCt. Om det i det andet Tiaar vil kunne blive større, turde det være for tidligt nu at udtale nogen begrundet Mening om.

Saa meget tør man dog maaske med temmelig Sikkerhed sige, at, saafremt Trafiken udvikler sig saaledes, at den kan forrente en Aktiekapital af 33 Mill. Kr. med 6 eller endog $6\frac{1}{2}$ pCt., vil det blive nødvendigt at udvide Kjøbenhavns Banegaard; thi en saadan Udvidelse vilde alt for nogle Aar siden have vist sig nødvendig, dersom der ikke fra 1875 var begyndt at indtræde en betydelig Tilbagegang i Godstrafiken. I ethvert Tilfælde er det højst

usandsynligt, at en Udvidelse skulde kunne undgaas lige til Aar 1900. Men en saadan Udvidelse vil atter forøge Aktiekapitalen med et ikke ubetydeligt Beløb, der skal forrentes af den almindelige Trafik, og dette vil da paany bevirke en Formindskelse af Udbyttet.

Men selv om Betragtningen indskrænkes til det første Tiaar, ere vi kun komne til et muligt Gjennemsnitsudbytte af 6 pCt. ved at forudsætte, at Alt vil udvikle sig paa det nu givne Grundlag uden andre Forandringer, end Fuldførelsen af Havnebanen vil bevirke. Men dette tør man i Virkeligheden ikke gaa ud fra. I det Øjeblik, Staten overtager de sjællandske Baner, synes det at blive en uundgaaelig Konsekvens, at de for Statsbanerne gjældende Tarifer blive udstrakte til ogsaa at gjælde disse Baner. At have én Taxt for Statsbaner Øst for Store Belt, en anden for Statsbaner Vest for Store Belt, vil ganske sikkert ikke kunne gaa an; det vilde være ganske det Samme som at have forskellige Brev- og Telegramtaxter Øst og Vest for Store Belt. Forskjellen imellem Statsbanernes og de sjællandske Baners Taxter ere nu, efter at de sidste i 1870 ere blevne satte ned og de første i 1872 satte op, temmelig ringe for Persontaxternes Vedkommende, saaledes som det vil ses af efterstaaende Sammenligning.

For de første 5 Mil ere Taxterne

	paa Statsbanerne		p. de sjæll. Baner	
	enkelt Bill.	Dobbeltbill.	enkelt Bill.	Dobbeltbill.
I Kl.	55 Ø.	75 Ø.	60 Ø.	90 Ø.
II —	40 -	55 -	45 -	67 -
III —	25 -	35 -	30 -	45 -

medens de for de næste 5 Mil ere ens for Enkeltbilletter (uforandrede paa Statsbanerne); for de følgende 5 Mil (Strækningen 10—15 Mil) ere Taxterne følgende:

	paa Statsbanerne		p. de sjæll. Baner	
	enkelt Bill.	Dobbeltbill.	enkelt Bill.	Dobbeltbill.
I Kl.	47 Ø.	75 Ø.	50 Ø.	75 Ø.
II —	34 -	55 -	35 -	52½ -
III —	21 -	35 -	20 -	30 -

Forskjellen er altsaa størst paa de første 5 Mil, medens den bliver mindre følelig paa noget længere Strækninger, og er atter forholdsvis størst paa tredje Plads. Hvor meget de sjællandske Persontaxter i deres Helhed ere højere end Statsbanernes, lader sig vanskeligt angive, saa meget mere, som der findes Strækninger paa Sjælland, hvor man af forskellige Grunde har maattet opgive den ligefremme Distanceberegning, navnlig fordi den direkte Afstand ad Landevejen er saa meget kortere end Jernbaneforbindelsen, saasom imellem Kjøbenhavn og Helsingør samt imellem Stationerne paa Vestbanen paa den ene Side og Syd- eller Nordvestbanen paa den anden Side. Hertil komme enkelte andre, for Udenforstaaende uforklarlige, Anomalier; saaledes er Afstanden imellem Kjøbenhavn-Roskilde og Sorø-Korsør paa det Allernærmeste lige store — henholdsvis 4,21 og 4,26 Mil — og Prisen for 1ste og 3dje Klasses Billetter paa disse to Strækninger ere ogsaa ganske ens; men paa 2den Plads koster Kjøbenhavn-Roskilde 2 Kr., Sorø-Korsør kun 1,80. Det ordinære Forhold imellem Taxterne paa Statsbanerne og de sjællandske Baner vil maaske klarest fremgaa af følgende Sammenstilling af nogle lige store Strækninger:

	I Kl.	II Kl.	III Kl.
Kjøbenhavn—Roskilde (4,2 Mil)	2,60	2,00	1,30
Randers—Hobro (4,2 Mil)	2,35	1,70	1,05
Kjøbenhavn—Ringsted (8,5 Mil)	5,00	3,50	2,40
Viborg—Struer (8,5 Mil)	4,75	3,45	2,15
Kjøbenhavn—Korsør (14,7 Mil)	8,00	6,00	3,70
Randers—Horsens (14,5 Mil)	7,70	5,60	3,50

Det vil heraf ses, at Anvendelsen af Statsbanetaxterne paa de sjællandske Baner vil bevirke en Nedsættelse af de nugældende Taxter, men kun en forholdsvis ringe Nedsættelse. Men en saadan ringe Nedsættelse maa altid ventes at ville bringe Tab, thi kun en betydelig Nedsættelse kan forudsættes at ville øve en Indflydelse, der kan mærkes paa Trafiken. Det tør derfor forudsættes, at de jydsk-fynske Baners Persontaxters Udstrækning til ogsaa at gjælde for de sjællandske Baner vil gjøre det endnu vanskeligere at naa et Udbytte af 6 pCt. af en Aktiekapital paa 33 Mill. Kr.

Noget Lignende gjælder utvivlsomt for Godstaxternes Vedkommende. En nøjagtig Sammenligning i det Enkelte lader sig kun med stor Vanskelighed gennemføre, da allerede Godsets Klassifikation er forskjellig paa Statsbanerne og de sjællandske Baner. Men for saa vidt man tør slutte fra nogle enkelte Hovedgjenstande, er Forskjellen her tildels meget betydeligere. Exempelvis kan anføres følgende Taxter for Befordring i hele Vognladninger af Kornvarer, Foderstoffer, Is, Skoveffekter, Trækul, Salt m. m. fl.:

	paa Statsbanerne pr. 12 000 Pd.	paa de sjæll. Baner pr. 9 000 Pd.
Konstant Størrelse . . .	4 Kr. • Ø.	4 Kr. • Ø.
For hver af de første 4 Mil	1 - 05 -	1 - 60 -
For de næste 11—12 Mil	85 à 95 -	1 Kr. à 1 Kr. 20 Ø.
For over 15 (16) Mil . .	85 -	90 Ø.

Det vil heraf ses, at der for disse Varer paa Sjælland betales Mere pr. 9000 Pd., end der i Jylland og Fyen betales pr. 12 000 Pd. Anvendelsen af Statsbanetaxterne vilde altsaa her medføre en ikke saa ganske ringe Nedsættelse. Men et Spørgsmaal bliver det, om en betydelig Nedsættelse af Godstaxterne paa Sjælland ubetinget tør

forudsættes at ville øve en lignende Virkning paa Trafikens Forøgelse, som en betydelig Nedsættelse af Persontaxter formentlig tør paaregnes at ville øve; thi i alt Fald for en Del Varers Vedkommende gjælder det vistnok her, at de Kvantiteter af Gods, som overhovedet ville komme til Transport paa Jernbanerne, omtrent kunne betragtes som givne, saa at en Nedsættelse af Taxterne ikke vil kunne bevirke en væsenlig Forøgelse af Godsmængden. Ogsaa her maa derfor Nedsættelsen snarest forudsættes at ville medføre en Nedgang i Indtægten, og det maa saaledes fra alle Sider betragtet siges at være højst tvivlsomt, om Staten vil kunne paaregne et Udbytte af Jernbanerne, der kan dække den aarlige Forrentning, som den paatager sig ved Købet.

Saa meget tør altsaa efter alt det Anførte anses for givet, at det ikke er nogen Finansoperation, Staten tilsigter, naar den har tilbudt at købe de sjællandske Baner. De foranførte Omstændigheder staa utvivlsomt vor Finansbestyrelse saa klart for Øje, at den maa være fuldstændig paa det Rene med, at det maa anses for at være et efter Omstændighederne meget heldigt Resultat, om Staten kan slippe fra denne Transaktion uden finansielt Tab. Det er altsaa ikke nogen finansiell Interesse, som Staten har i denne Sags Gjennemførelse. Hvilken Interesse har den da heri?

Først og fremmest ligger det da nær at tænke paa den betydelige Interesse, som det har for Staten at tilvejebringe Enhed og Sammenhæng i vort indre Kommunikationsvæsen. De sjællandske Baner ere ikke blot efter deres Udstrækning et meget væsentligt Led i vort Jernbanenæt, men de ere det i endnu langt højere Grad efter deres Beliggenhed, idet det er ved dem, at Hovedstaden

er forbunden med det øvrige Land. En fuldt tilfredsstillende Postbesørgelse kan kun tilvejebringes, naar samtlige vore Jernbaner drives efter en fælles Plan og i nøjeste Forbindelse med hinanden. Men saa længe de sjællandske Baner ere i et privat Selskabs Hænder, er Staten ikke saaledes Herre over deres Drift, at den kan foreskrive den fælles Driftsplan, som efter Omstændighederne skjønnes at være den bedste for Staten i dens Helhed; den maa læmpe sig efter, hvad der formenes at stemme med det private Selskabs Interesser, og den maa efter Omstændighederne, naar Gjennemførelsen af en saadan Plan synes særlig magtpaaliggende, men kun kan naaes ved Offre, finde sig i, at det bliver den, der bringer Offrene, selv om de Fordele, der opnaas ved disse, ogsaa kommer Medkontrahenten til Gode. Det kan maaske ikke just paavises, at dette har været Tilfældet ved Gjennemførelsen af den nugældende Driftsplan; men en Kjendsgjerning er det dog, at det sjællandske Selskab til Dato har vidst at holde sig fri for de besværlige og kostbare Nattog, der udelukkende ere faldne paa Statsbanernes Konto. Det kan ogsaa være, at Ordningen i Øjeblikket er ret tilfredsstillende, taget i sin Helhed, og at der i alt Fald ikke er nogen bestemt Forandring, som i den her omhandlede Retning netop nu ønskes gennemført; men det er i ethvert Tilfælde klart, at Forholdene meget let selv i en nærmere Fremtid kunne stille sig saaledes, at Forandringer blive ønskelige, og det vil i saa Fald kunne være af ikke ringe Interesse for Staten at have ubetinget Myndighed til at anordne saadanne. Hensynet til Postforbindelsen med de sydlige Øer, der nu lader endel tilbage at ønske, idet man t. Ex. kun 1 Gang om Dagen har gennemgaaende Forbindelse med Lolland, kan

saaledes gjøre det ønskeligt, at Togene paa Sydbanen dels forlægges til andre Tider, dels faa en større Hastighed. Ligeledes vil Ønsket om at bevare den svenske Transit og altsaa tilvejebringe en bedre Forbindelse imellem Skaane og Fyn-Jylland kunne gjøre Forandringer hensigtsmæssige, som det dog maaske ikke just er i det sjællandske Selskabs Interesse at iværksætte. Det er i det Hele et i og for sig saa naturligt Ønske for Staten at have fuld Raadighed over alle Hovedbanerne, der ogsaa i militær Henseende kunne faa en ikke ringe Betydning, at det er let forklarligt, om den er endog tilbøjelig til at bringe finansielle Offre for at opnaa en saadan Raadighed.

Det Formaal, som Staten sætter sig med Erhvervelsen af de sjællandske Jernbaner, er altsaa ikke det, at kunne fortjene Penge, men det, at gjøre Kommunikationsvæsenet fuldkomnere og lade de enkelte Kommunikationsmidler i højere Grad opfylde deres Bestemmelse: at komme Samfundet til Gode i saa stort et Omfang, som deres Natur tilsteder. At dette Formaals Opnaaelse vil kræve finansielle Offre, er alt paavist, idet der er peget paa de naturlige Konsekvenser, som Banernes Overgang til Staten vil medføre. Men Formaal og Offre staa da ogsaa her i en nødvendig Forbindelse med hinanden; thi medfører Gjennemførelsen af en ensartet Tarif for samtlige Jernbaner her i Landet et finansielt Offer, saa maa det ogsaa siges, at det, der opnaaes, ikke bliver en Fordel og Bekvemmelighed for Beboerne i en enkelt Landsdel, men at det tillige nøjere beset maa erkjendes at være en Retfærdighedsfordring, — altsaa en Fordring, hvis Opfyldelse maa være Staten som saadan magtpaaliggende —, at Beboerne af de enkelte Landsdele behandles ligeligt og efter de samme Principer. Men dette har hidtil ikke været Til-

fældet for Jernbanevæsenets Vedkommende. Beboerne Øst for Store Belt have — og det maa efter det foran Anførte erindres, at det særlig er i den lokale, mindre i den gennemgaaende Trafik, at Forskjellen gjør sig gjældende — hidtil maattet betale deres Transport baade af Personer og Gods dyrere end Fynboere og Jyder, og det samtidig med, at de have maattet betale meget betydelige Summer for at skaffe disse Jernbaner, medens Fynboere og Jyder ikke have betalt en Øre for Anlægget af de sjællandske Jernbaner. Det er derfor et ligefrem Retfærdighedskrav, at denne Forskjel omsider hører op, og da det næppe vil ske, saa længe Banerne ere i et privat Selskabs Hænder, maa allerede dette Hensyn være i en væsenlig Grad bestemmende for Regeringen.

Men ogsaa i andre Retninger har det sjællandske Selskabs Ejendomsret til Banerne tynget paa Beboerne Øst for Store Belt og medført en Ulighed i Behandlingen, som ikke i Længden kan opretholdes. Medens Staten i Jylland og Fyn har tilskudt Millioner til mere eller mindre lokale Baner, Baner af anden Rang, som aldeles ikke kunde komme i Stand uden saadan Statsunderstøttelse, har man haft Exempel paa, at Staten har maattet nægte Anlægget af en Jernbane paa Sjælland, hvortil der ikke krævedes det mindste Bidrag af Staten, blot fordi dette Anlæg formentes at komme i Strid med den Selskabet tilstaaede Eneret. Eneretten, som selvfølgelig har været nødvendig for at forskaffe de Dele af Sjælland Jernbane, der umiddelbart betjenes af disse, er saaledes bleven en Hindring for andre Egne i at faa det samme Gode, uagtet de efter Sagens Natur maa have Krav paa at opnaa det, naar de selv ville betale, hvad det koster. Ogsaa dette Forholds rette og ligelige Ordning vil bedre lade sig

gjennemføre, naar Banerne ere i Statens Haand. Nogen meget væsenlig Rolle spiller dette Hensyn ganske vist ikke; thi det er næppe ret mange Jernbaner, som der vil kunne blive Tale om at anlægge uden Statsunderstøttelse; men i en maaske allerede nærmere Fremtid, i alt Fald i Løbet af 20 Aar, ville Forholdene dog maaske kunne udvikle sig saaledes, at Spørgsmaalet faar mere praktisk Betydning. Hvo vilde for 20 Aar siden have troet, at Anlæg som den sydfynske, den østsjællandske og den lolland-falsterske Bane kunde være komne i Stand paa saadanne Vilkaar, som dog sket er?

De her fremhævede Hensyn ere efter Forholdets Natur stillede i Spidsen; men det er dog ingenlunde dem, der væsenligst motiverede den foreslaaede Transaktion. Det Hovedhensyn, som utvivlsomt er det fremherskende, er Hensynet til de i flere Retninger højst uheldige Tilstande, som kunne forudses at ville indtræde, saafremt det sjællandske Selskab forbliver i Besiddelse af Banerne 20 Aar endnu. Thi derom kan der ikke herske Tvivl, at Selskabets Interesser ere Et, Befolkningens, ja hele Landets Interesser noget helt Andet. Netop jo mere det tør betragtes som givet, at Selskabets Ejendomsret uigjenkaldeligt vil ophøre med Aar 1900, — og der vil sikkert ikke paa nogen Maade kunne blive Tale om at forlænge dets Tilværelse yderligere, og dermed det ubillige og uretfærdige System, hvorunder Sjællænderne saa længe have lidt —, vil det være dets øjensynlige Interesse at holde Alt saa vidt muligt uforandret i den Stand, som det er nu. Det lader sig med temmelig Bestemthed sige, at ethvert nyt Anlæg, som der nu kan peges paa som ønskeligt, vil bidrage til foreløbig at formindske Aktionærernes Udbytte. Ingen ny Bane paa Sjælland vil i de

første Aar kunne forrente sin Anlægskapital med 6 pCt., ja sikkert ikke engang med $4\frac{1}{2}$ pCt., i hvilket Tilfælde den dog kunde anlægges ved Hjælp af Prioritetsobligationer uden direkte Udgift for Selskabet. Og næppe nok vil der kunne paavises nogen ny Bane, som giver Udsigt til, at den inden Aar 1900 vil naa til en Gjennemsnitsindtægt af 6 pCt. Selskabet har saaledes en ligesaa naturlig som afgjort Interesse i at holde sig fri for alle yderligere Anlæg i Resten af sin Levetid. Men dette stemmer saa lidt med Befolkningens, ja med hele Statslivets Interesse, som vel muligt. En Standsning af Kommunikationsmidlernes yderligere Udvikling i hele 20 Aar er saa godt som utænkkelig, saa meget mere, som det er klart, at man ikke kunde gennemføre dette Princip for den ene Landsdel, uden at man tillige maatte gennemføre det for de andre. Men til en saadan Stilstand i 20 Aar kunde Staten ikke fordømme sig selv. Resultatet vilde da let blive dette, at Staten — saaledes som det allerede kun altfor ofte er sket — blev nødsaget til ved kostbare Indrømmelser at købe Selskabet til at paatage sig saadanne Anlæg, som maatte siges at være uundgaaelig nødvendige, og til at paatage sig al Risikoen for Tab, medens Chancerne for Fordel bleve paa Selskabets Side. Dette vil blive endnu klarere, naar man nærmere overvejer, hvilke Anlæg der endnu trænges til for at fuldkommengjøre vort hele Jernbanenæt.

Medens dette nemlig nu har naaet til en vis Fuldstændighed for Hovedbanernes Vedkommende indenfor hver enkelt Landsdel, lader Sammenknytningen af disse indbyrdes og Forbindelsen med Nabolandet meget tilbage at ønske. Det staar endnu tilbage at tilvejebringe en gennemgaaende Jernbaneforbindelse imellem Sjælland

og de omgivende Øer og atter imellem Sjælland og Skaane, for saa vidt angaar Godsforsendelser. Denne Forbindelse, hvorved Ulemperne ved Landets Splittelse i usammenhængende Dele skulde bringes til at ophøre og de enkelte Landsdele komme i Fastlandsforbindelse med hinanden, har man mærkelig nok opsat til allersidst, og der er endnu ikke gjort det mindste Skridt til at bringe Sjælland ud af denne isolerede Stilling. Det er i højeste Grad karakteristisk, at det Folkethingsudvalg, der for 14 Aar siden nedsattes angaaende et Forslag til Lov om Tilvejebringelsen af en Dampfærgeforbindelse imellem Fredericia og Strib, indstillede dette Lovforslag til Forkastelse, fordi det «vilde være saa godt som uden Nytte at anbringe Dampfærefart over Lillebelt, naar den ikke snart efter ogsaa bringes tilveje over Store Belt», og at der desuagtet nu snart i 8 Aar har været Dampfærge i Gang over Lillebelt, uden at der er gjort mindste Skridt til at faa en Dampfærgeforbindelse i Stand over Store Belt. Og det er næppe for meget sagt, at det sjællandske Selskabs fortsatte Existens vil være en væsenlig Hindring for dette vigtige Samfærdselsmiddels snarlige Tilstedekomst, og at derimod de sjællandske Baners Overgang til Staten vil bidrage væsenligt til at fjerne en Hoved-Vanskelighed, nemlig det yderst vanskelige Spørgsmaal, efter hvilket Forhold de to Parter, der række hinanden Haand over Store Belt, skulle dele Anlægsomkostningerne ved en Dampfærgeforbindelse imellem sig. Thi at dette vil være et Anlæg, hvor der ikke vil være Tale om direkte Forrentning af Omkostningerne, er sikkert nok, og en nøje Udregning af den Fordel, som hver af de to Parter vil have af at staa i umiddelbar Forbindelse med hinanden, saa at Omladninger kunne undgaas, lader sig næppe

heller foretage. Endnu vanskeligere vil det formentlig blive at ordne Forholdet med Hensyn til Anlægget af en Dampfærge over Øresund; thi om end Staten paa forskjellig Maade har Interesse af, at et saadant Anlæg kommer i Stand, har det dog ingen — eller kun en meget fjern — umiddelbar finansiel Interesse heri, og dersom den ikke vil staa aldeles magtesløs med Hensyn til denne Sags Ordning, vil den, saafremt den overhovedet vil se den komme i Stand, vistnok blive nødsaget til at paatage sig en væsenlig Andel i Byrden, uagtet Fordelene ved Anlægget ikke komme den til Gode. Og det Samme gjælder i forstærket Grad om det ganske vist forholdsvis mindre betydelige Anlæg, der behøves for at knytte Lolland-Falster til Sjælland paa en for begge Landsdele tilfredsstillende Maade. Intet af de her nævnte Anlæg tør ventes at ville komme i Stand ved det sjællandske Selskabs frie Initiativ, og Staten kan dog ikke godt se paa, at der gaar 20 Aar hen, inden noget af disse for hele den indre Forbindelse imellem Landsdelene og med Sverige saa vigtige Anlæg kommer i Stand.

Det er derfor formentlig i den Erkjendelse, at der i den nærmeste Fremtid maa tages fat paa disse vigtige Opgaver, — hvortil endnu kan føjes Udvidelsen af Københavns Banegaard, medens de dertil fornødne Grunde endnu ere at faa —, og at det paa den anden Side ikke med Billighed kan fordres af et privat Aktieselskab, at det skal bringe betydelige Offre for det almene Vels Skyld, at Staten nu har gjort Aktionærerne det Tilbud, at ville fri dem for alle yderligere Forpligtelser, som de efter deres privilegerede Stilling dog ikke helt ville kunne unddrage sig, og sikre dem en aarlig Renteindtægt af 6 pCt. indtil Aarhundredets Slutning. Denne Betydning af

Regeringens Tilbud vil utvivlsomt staa klar for Aktionærerne ved den forestaaende Afstemning; men det er da at haabe, at ogsaa den anden Side af Sagen staaer dem klar: Naar Regeringen her har anvist dem en Vej til at forlige deres private Interesser som Aktionærer med det Almenes Krav paa en tidssvarende Udvikling af vore Kommunikationsmidler, og de ikke ville benytte den, tilkjendegive de derved, at de underkaste sig de Fordringer, som i sidstnævnte Henseende maa stilles. Nærværende Forf. har altid bestemt gjort gjældende, at det vilde være ubilligt at forlange, at Aktionærerne skulde tilsidesætte Hensynet til deres private Interesser og af Hensyn til det Offentlige paatage sig Forpligtelser, der ville gjøre et betydeligt Skaar i deres Udbytte. Men det maa ligesaa bestemt hævdes, at det aldrig kan have været Meningen at tilsikkre Aktionærerne mere end et passende og rimeligt Udbytte af deres Kapital; som et saadant maa vistnok 6 pCt. betragtes, og Aktionærerne ville derfor altid være udsatte for, at Fordringerne om Indrømmelser i det Almenes Interesse gjøre sig gjældende med uimodstaaelig Magt, saasnart Udbyttet stiger over 6 pCt. Men navnlig vil det være klart, at Aktionærernes Krav paa Hensyntagen fra Regeringens og den lovgivende Magts Side bliver overmaade svagt, naar der er anvist dem en Udvej til at slippe fra alle af Forholdets Natur følgende yderligere Forpligtelser blot imod at ofre den højst usikre Chance for i nogle Aar at faa mere end 6 pCt., og at deres Vægring ved at gaa ind paa det nu foreliggende Tilbud derfor meget let kan paaføre dem Forpligtelser, som mere end opveje denne tvivlsomme Udsigt til en mulig Fordel.