

# POLITIET PÅ KORSØR BANEGÅRD I 1856

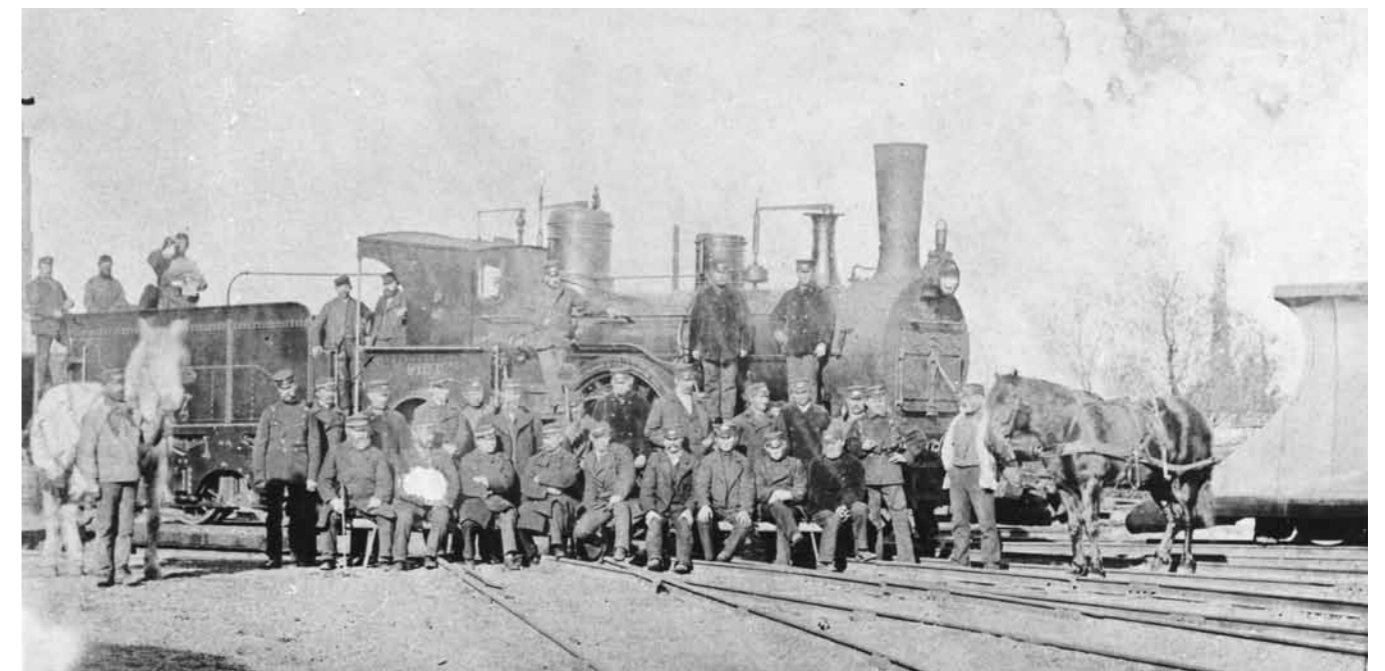
Af Karl Peder Pedersen

Den 26. april 1856 indviede Frederik VII og grevinde Danner under stor festivitas jernbanelinjen mellem Korsør og Roskilde, hvorfra der allerede siden 1847 havde været togforbindelse til København. Begge baner blev drevet af det private Sjællandske Jernbaneselskab, der således ved åbningen havde nogle års erfaringer med jernbanedrift.<sup>1)</sup> Alligevel opstod der snart en konflikt på Korsør Banegård, hvor stationsforstanderen begyndte at bortvise de lokale politibetjente med henvisning til, at stationspersonalet selv havde ret til at udøve politimyndighed på området. Dermed rejstes det principielle spørgsmål om, hvorvidt den nye, vigtige samfundsaktivitet, som jernbaneselskaberne var udtryk for, kunne opbygge egne enklaver, hvorfra de ordinære samfundsautoriteter i større eller mindre grad var udelukket.

Konflikten i Korsør kunne ikke løses lokalt, og hen over sommeren 1856 blev den vendt og drejet i Justitsministeriet,

hvor man bl.a. indhentede høringsvar fra de implicerede parter. At både de nye jernbanebyggerier og den efterfølgende togdrift krævede stor fleksibilitet fra myndighedernes side, var der ganske megen forståelse for i ministeriet, der f.eks. i 1853 havde imødekommet det engelske entreprenørfirmas ønske om at få ansat ekstraordinære politifolk i hver af de fire sektioner, byggearbejdet var inddelt i. Dermed var man gået på kompromis med den almindelige jurisdiktionsinddeling, som ellers var blevet nøje fastholdt under bygningen af København-Roskildebanelinjen i 1840'erne.<sup>2)</sup>

*Helt fra begyndelsen i 1854 og frem til åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997 har Korsør tydeligt præg af de mange bane- og færgefolk. Her ser man en gruppe jernbanefolk opstillet til fotografering foran drejeskiven (Danmarks Jernbanemuseum).*



*På nedenstående billede kigger vi fra det helt ubebyggede Halsskov ind mod Korsør, hvor vi til højre for det store toetages Hotel Storebælt (lige over mandens hoved) kan se byens nye banegård med et ventende dampskib ved kajen (Kort over havnen mod Lygtebakken, Slagelse Arkiverne).*

#### KORSØRBANEN KOMMER UHELDIGT FRA START

Selvom åbningen af Korsørbanen gik godt, blev den første tid ikke nogen dans på roser. Kun få uger efter indvielsen kunne man i den sjællandske avis *Dagbladet* læse en lang artikel, der indledte med følgende konstatering: *"Der går ikke nogen dag, uden at klager over uordener, mangler og tilsidesættelser på den sjællandske jernbane strømmer ind til os i dusinvis. De anker, som vi nyligt fremsatte, gentages og bekræftes fra mange sider og nye slutter sig dertil. Vi kan ikke her optage alle, de os tilsendte klager eller nedskrive alle dem, der er os forebragt mundtligt; vi bemærker kun, at den slette administration må være endnu slettere end vi antager"*. Herefter fremlagdes i den store trespaltede artikel en række eksem-

pler på kritisable forhold; blandt disse et langt indlæg fra en anonym Korsørborger. Den pågældende klagede bl.a. over, at byens stationsforstander bortviste alle uden billet fra stationen, således at de ventende må *"stå udenfor banegården i regnvej"*. Og han fortsatte: *"Det er ikke blot publikum, man jager bort, men også politiet. Denne tildragelse, der vel næsten kan sættes over det tilfælde, at politiet får prygl, passerede forleden dag. Inspektøren (dvs. stationsforstander Salomon, KPP) betydede en politibetjent, der befandt sig på Banegårdspladsen, ... at han skulle "pakke sig fra pladsen", og at han "intet dér havde at bestille". Den næste dag forsøgte den samme hr. inspektør ligeledes at bortjage to politibetjente, der befandt sig på perronen for at gribe en bortrømt forbyrder,*



*Christian Eduard Sylow (1797-1866) blev i 1842 ansat som borgmester og byfoged i Korsør, og her fungerede han frem til 1857, da han efterfulgtes af sønnen Niels Peter Sylow (Slagelse Arkiverne).*

*der mulig[vis] ventedes med toget. Politibetjentene havde konduite nok til at erklære, at de ikke gik med mindre, de blev kastede ud. Af denne historie skal som sædvanligt havde udspundet sig en lang noteveksling; det foreløbige tilsyneladende resultat er imidlertid det, at politiet er borte. Om det har sin grund i, at inspektøren, som det hedder sig, har sammenkaldt byens politibetjente, og forbudt dem at indfinde sig på banegården, da han "er sit eget politi", eller deri, at politimesteren for at undgå slagsmål ikke har beordret betjentene derover, skal jeg lade være usagt. Efter alt at dømme findes nøglen til disse forhold i inspektørens ovennævnte ytring, at han "er sit eget politi"; med andre ord: [Jernbane]selskabet er en slags overpolitiinstitution".<sup>3)</sup>*

#### EPISODERNE PÅ KORSØR BANEGÅRD DEN 8.-9. MAJ 1856

Som vi netop har kunnet læse det i *Dagbladet*, gik der ikke mange uger, inden det Sjællandske Jernbaneselskab har gjort sig godt og grundigt upopulært på Vestsjælland og ikke mindst i Korsør, hvor den 47-årige Frederik Jørgen Salomon (1809-78) var blevet stationsforstander. Han var helt ny på egnen og i byen, da han sammen med sin familie i april 1856 rykkede ind på stationen med titel af "inspektør og materialforvalter". Han havde som også en del andre ansatte i de første jernbaneselskaber en militær fortid; således finder vi ham i 1850 boende i Sundbyøster på Amager, mens han varetog sit embede som "regnskabsfører ved arméen".<sup>4)</sup> Salomon fungerede som stationsforstander i Korsør frem til 1876, da han fik bevilget afsked pga. svagelighed. Ved denne lejlighed udtalte direktionen stor "anerkendelse for hans troskab, flid, nidkærhed og dygtighed", samtidig med at man ansatte ham som honorarlønnet "hoved- og materialforvalter under Overdriftsinspektionen".<sup>5)</sup>

Salomon mente sig uden tvivl i sin gode ret til at bortvise det lokale politi fra banegårdsområdet, sådan som det skete den 8.-9. maj 1856. Da episoderne overværedes af andre, spredtes rygterne hurtigt rundt i byen, og de fandt også vej til *Dagbladets* spalter, hvor de ikke kun blev læst lokalt, men

også bemærket i Justitsministeriet. Ud over avisens tilskuerbeskrivelse er der også bevaret en beretning fra en af de involverede, nemlig politibetjent Frederiksen, der den 9. maj sendte følgende rapport til sin overordnede, Korsørs byfoged – og politimester – Christian Sylow (1797-1866):

*"Da jeg i går aftes, efter den mig tidligere meddelte ordre: at være til stede ved jernbanetogenes ankomst og dampskibets afgang for at have tilsyn med vagabonder og opsøge efterlyste personer, indfandt [mig] på jernbanepladsen her ved byen, mødte jeg i nærheden af kulhuset inspektøren på banegården, hr. Salomon, der først, skønt han meget godt kendte mig, spurgte en jernbanebetjent med hvem han fulgtes, om hvem jeg var. Da han havde erholdt til svar, at det var politibetjent Frederiksen, og jeg ville trække mit skilt frem, erklærede han, at han brød sig ikke om skiltet, og at jeg straks skulle forføje mig bort. Jeg betydede ham, at det var efter politimesterens ordre, at jeg var derovre, men han vedblev sin befaling, hvilken jeg imidlertid ikke anså mig for berettiget til at efterkomme.*

*Da toget kom, begav jeg mig op på perronen for straks at kunne se de rejsende, når de kom ud af vognene, da ellers ethvert tilsyn er unyttigt, fordi man umuligt om aftenen kan se, om enkelte personer sniger sig bort af andre end de almindelige udgange. Også her mødte jeg den samme inspektør, der i flere folks nærværelse gjorde et fornyet forsøg på at jage mig bort, hvilket ikke lykkedes, da jeg erklærede ikke at ville gå. Endelig har han i dag ligeledes forsøgt at jage mig bort.*

*Jeg tillader mig ærbødigst at tilføje, at jeg nemlig i aftes ville se efter den efterlyste bedrager garder Mads Jacobsen, der efter rygten skulle være set i Slagelse, og som jeg formodede muligvis ville komme hertil i aftes, men at jeg naturligvis hverken kunne eller ville meddele inspektøren eller andre uvedkommende den rette grund [til] hvorfor, eller hvem jeg søgte efter. ... Da jeg ikke kan føre et så nøjagtigt tilsyn, som det er mig befalet med hensyn til de personer, der kommer flakkende hertil, når det formenes mig at gå på de steder, hvor det er muligt at overse alle de rejsende, tillader jeg mig ærbødigst at bede om, at inspektøren må blive draget til ansvar for sit mod mig i flere personers overværelse udviste forhold".<sup>6)</sup>*



Den 47-årige Frederik Jørgen Salomon (1809-78) rykkede sammen med sin familie ind på Korsør Station i april 1856 med titel af "inspektør og materialforvalter" (Danmarks Jernbanemuseum).

Også fra stationsforstander Salomon modtog byfogeden samme dag et brev, hvori denne påtalte, at Sylow havde sendt Frederiksen ind på banegårdsområdet uden på forhånd at have orienteret ham. Efter Salomons mening havde byens politibetjente ikke lov til at patruljere på banegården, da "jeg og mit undergivne personale er forlenet med den fornødne politimyndighed på banegårdens territorium, samt at jeg i påkommende tilfælde, når politiets medvirkning anses fornødent, vil vide at rekvirere assistance fra stedets politimester. ... For i fremtiden at undgå fortrædeligheder, tillader jeg mig at anmode hr. justitsråden om ikke at sende politi på banegården med mindre det udtrykkeligt af mig forlanges. De vil derved skåne mig for den ubehagelighed at vise Deres betjente bort."

For så vidt det gjaldt perronepisoden, erfarer vi fra Salomons brev, at Frederiksen ganske rigtigt havde undladt at fortælle stationsforstanderen, at han i embeds medfør var på udflugt efter en efterlyst person, og i stedet stukket ham den nødløgn, at han var sendt af sted for at modtage byfogedens søn, hvorved han jo kom til at overtræde det generelle forbud mod, at ikke-rejsende opholdt sig på stationsområdet.

Stationsforstander Salomon mente sig tydeligvis bemyndiget til at udøve alle ordenspolitiopgaver på Banegårdspladsen, i banegårdsbygningen og på perronen, uden at byens politi havde nogen ret til at blande sig i dette, endsige indfinde sig på området. Alene når det handlede om kriminelle efterforsknings- og kontrolopgaver kunne Salomon acceptere politiets tilstedeværelse, idet han dog her forventede altid at blive forhåndsorienteret.<sup>7)</sup>

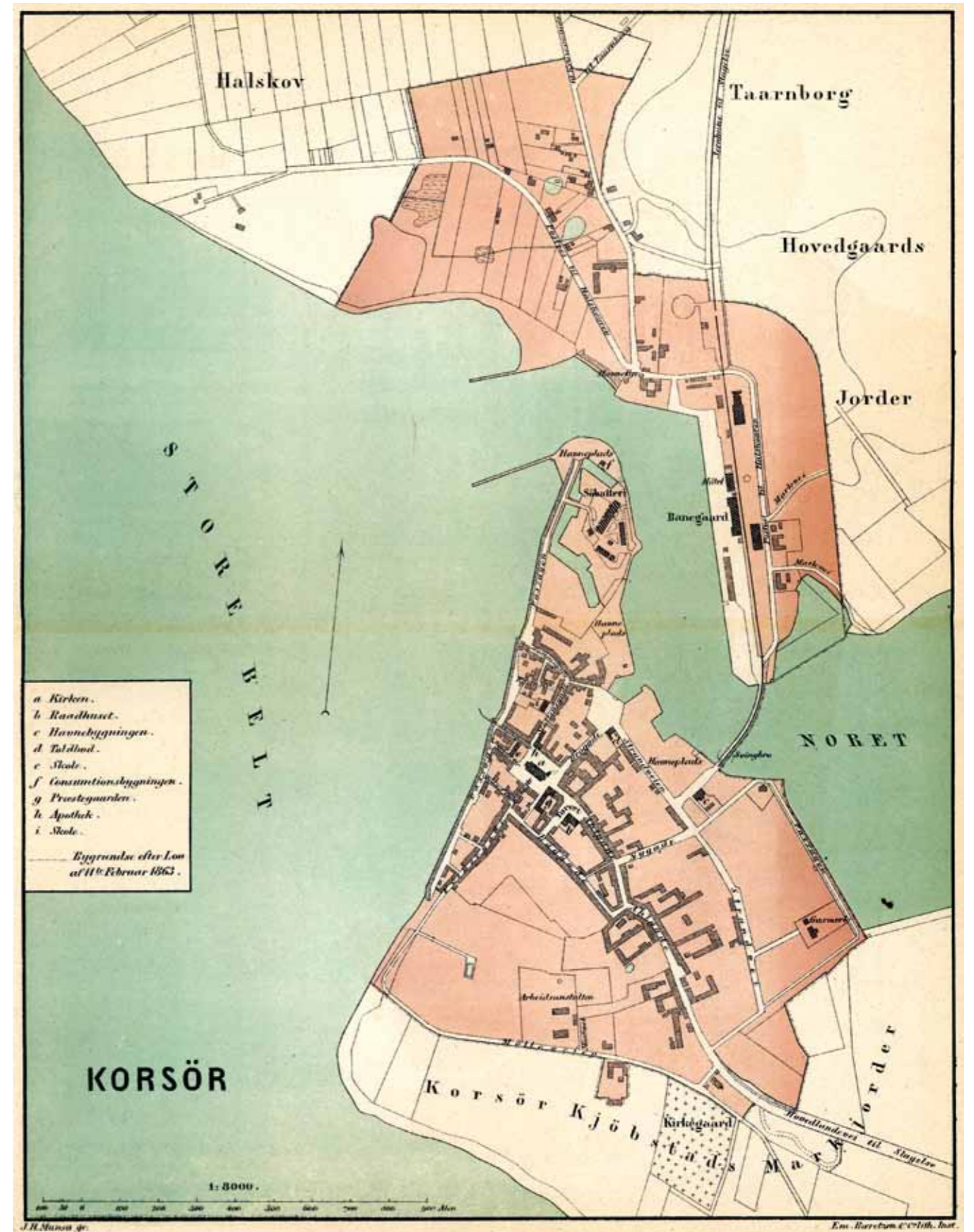
#### HVAD SIGER JERNBANEDIREKTIONEN?

Efter at Sylow havde læst Frederiksens rapport og Salomons brev, var byfogeden ikke et øjeblik i tvivl om, at det var en konflikt, der skulle løses hurtigst muligt. Allerede dagen efter kontaktede han det Sjællandske Jernbaneselskabs direktion og klagede over, "at det behager inspektøren på Korsør Banegård Salomon uden nogen tænkelig fornuftig grund at lægge

politiet hindringer i vejen for udførelsen af dets embedspligter ved at bortvise det fra banegården og dens opgivelser". Byfogeden fandt Salomon "aldeles inkompetent til at lægge politiet hindringer i vejen for opfyldelsen af de det af lovgivningen pålagte pligter," og han bad derfor direktionen om at "tildele inspektøren en alvorlig tilrettevisning for hans uberetigede og derfor upassende forhold", idet han samtidig gjorde opmærksom på, at han ville gå videre til Justitsministeriet med sagen, hvis ikke dette skete.<sup>8)</sup>

Der gik ikke mange dage, inden Sylow hørte fra direktionen, som henviste til det helt nye banereglement af 22. april 1856, hvor det i § 43 siges, at "de bestemmelser, som jernbaneselskabets ved banen og banegårdene ansatte betjente måtte foreskrive inden for grænserne af deres forretningskreds, er uvægerligen at tage til følge, og udeladelse heraf pådrager de skyldige straf efter forordningen af 5. maj 1847, § 8. ... Man vel erkender, at der gives tilfælde, hvori det kan være politiet af vigtighed at få adgang til den indre del af banegården og til perronen og ventesalene på de tider, da disse kun er tilgængelige for personer, som er forsynede med billet, og at dette heller ikke skal blive nægtet, når det forlanges af rette vedkommende, men vi håber, at også De vil erkende, at dette så vel i tjenestens som jernbanens interesse bør ske på den mindst generende og iøjnefaldende måde, og at De derfor intet vil have at erindre imod at instruere Deres undergivne om, at de, når de i embeds medfør skulle have adgang til de omhandlede steder, forud anmelder sådant til stationsforstanderen, hvem det skal blive pålagt i så fald så vidt muligt at yde Dem al mulig assistance, som De måtte fordr. Derfor vil det formentlig erkendes for bedst tjenligt for sagen, at politiet ved sådanne lejligheder når der ikke kunne være særlig anledning til andet, ikke møder i uniform, men kun for så vidt fornødent, legitimerer sig med politiskiltet".<sup>9)</sup>

Jernbanedirektionen støttede således ikke Salomons vidtgående fortolkning af det nye reglement, men man fandt det dog ganske rimeligt altid at blive forhåndsorienteret. At Sylow hverken kunne acceptere dette eller ønsket om, at politiet skulle møde i civil, er ikke overraskende, for det var



Kort over Korsør Købstad ca. 1870 (J.P. Trap: Kongeriget Danmark, 2. udgave, 3. bind (1872-79)).



Varehuset ved Korsør Station  
(Danmarks Jernbanemuseum).

jo ganske drastiske indgreb i politiets generelle magtbeføjelser. Dagen efter at han og alle andre havde kunnet læse den banekritiske artikel i *Dagbladet*, bragte han derfor via amtmand Thorkild Hoppe i Sorø sagen op over for Justitsministeriet.<sup>10)</sup>

For også at få problemstillingen belyst fra alle sider kontaktede Justitsministeriet den kgl. kommissarius for den sjællandske jernbane for at høre hans mening. Den forelå godt en måned senere, efter at han først havde indhentet jernbanedirektionens udtalelse. Den indeholdt ikke meget nyt i forhold til dens tidligere svar til byfoged Sylow, ud over at man foreslog den ekstraordinære politistyrke, som havde fungeret under jernbanebyggeriet, afviklet.<sup>11)</sup> Det var et ønske, som også den kgl. kommissarius tilsluttede sig, ligesom han fandt, at det var en god ide, hvis politiet så vidt muligt forud anmeldte deres besøg på stationerne.<sup>12)</sup>

Som det fremgik af indledningen, var der den 8. august 1853 blevet oprettet en særlig politistyrke i hver af banens fire byggesektioner til at holde ro og orden blandt de mange banearbejdere, hvoraf en hel del var udlændinge. Oprettelsen skete efter et stærkt ønske fra det engelske entreprenørfirma, som også erklærede sig villig til at betale de særlige politifolks lønninger.<sup>13)</sup> Hverken det Sjællandske Jernbaneselskabs direktion eller politimestrene på de steder, som banen gik igennem, støttede forslaget, da de mente, at de lokale politifolk sagtens kunne klare også de nye opgaver, men ønsket blev som nævnt imødekommet af ministeriet. Imidlertid begyndte entreprenørfirmaets lønrefusioner at udeblive i 1855, og da det Sjællandske Jernbaneselskab i begyndelsen af marts 1856 overtog færdiggørelsen af banebyggeriet, ønskede direktionen under ingen omstændigheder at overtage forpligtelsen til at betale for det særlige banepoliti, da det "ikke længere (dvs. siden efteråret 1855, KPP) kunne anses for nødvendigt, da arbejdernes antal var blevet meget indskrænket, at det siden den tid langt fra at gavne jernbaneselskabet kun har virket forstyrrende på vedligeholdelsen af god orden på banen, samt at dets virksomhed er uforenelig med den politimyndighed, som er tillagt selska-

bets embedsmænd og betjente ved banepolitireglementet af 22. april d.å. som er trådt i kraft fra den tid, jernbanen er blevet åbnet for publikum".<sup>14)</sup>

Afviklingen af det ekstraordinære banepoliti fik således et noget konfliktfyldt forløb, og bedre blev det bestemt ikke af, at Justitsministeriet sagsøgte de engelske entreprenører og indirekte jernbanedirektionen for de manglende lønbetalinger. Denne konflikt påvirkede sikkert også de generelle samarbejdsrelationer mellem jernbaneselskabet og de statslige myndigheder i banebyggeriets slutfase.<sup>15)</sup>

#### POLITISAMARBEJDET PÅ KØBENHAVNS BANEGÅRD

Efter at Justitsministeriet i juli 1856 havde fået svar fra alle parter, kontaktede man også den københavnske politidirektør Bræstrup for at finde ud af, hvordan jernbane-politisamarbejdet fungerede her. Selvom Københavns første banegård lå ganske tæt uden for stadens volde, udgjorde dette område – Dronningens Enghave – en særlig enklave under landjurisdiktionen Københavns Amts Søndre Birk, men her havde birkedommeren og politidirektøren allerede i 1848 aftalt, at stationens polititilsyn overflyttedes til hovedstadspolitiet, og dette godkendtes af Danske Kancelli.<sup>16)</sup>

I sit meget udførlige svar af 12. august 1856 indledte Bræstrup med at bemærke, "at spørgsmål eller konflikter af den omhandlede art (dvs. som i Korsør, KPP) ikke er forefaldne her ved den københavnske station, skønt hovedstadens politi jævnlige, siden den sjællandske jernbanes åbning i 1847, har indfundet sig på banegården for at observere og anholde mistænkelige personer, men i øvrigt, så vidt erindres, ikke har haft anledning til i andre henseender der at udøve nogen myndighed, da al polititilsynet sammesteds ordentligvis besørgeres ved jernbanebestyrelsen".

For så vidt det gjaldt den principielle grænsedragning mellem de to politiautoriteter, udtrykte Bræstrup det på den måde, at "den politimyndighed, der er jernbanebestyrelsen og sammes betjente overdragne, er af aldeles speciel art, og betræffer alene banedrift, og hvad dermed står i forbindelse,

men kan ikke uden at forstyrre forholdenes almindelige orden udstrækkes videre". Det statslige politi havde derfor både "ret og pligt til at have det fornødne tilsyn med ulegitime rede eller mistænkelige personer og med alt hvad angår almindelige lovovertrædelser og uordener, hvormed jernbanebestyrelsen som sådan slet intet har at gøre. Heraf følger da igen, at dette politi må have adgang til jernbanerne og disses tilliggende under samme betingelser som til ethvert andet sted. ... Heri kan det ingen forandring gøre, at den nærværende jernbanebestyrelse [i Korsør] har uden udtrykkelig lovhjem-

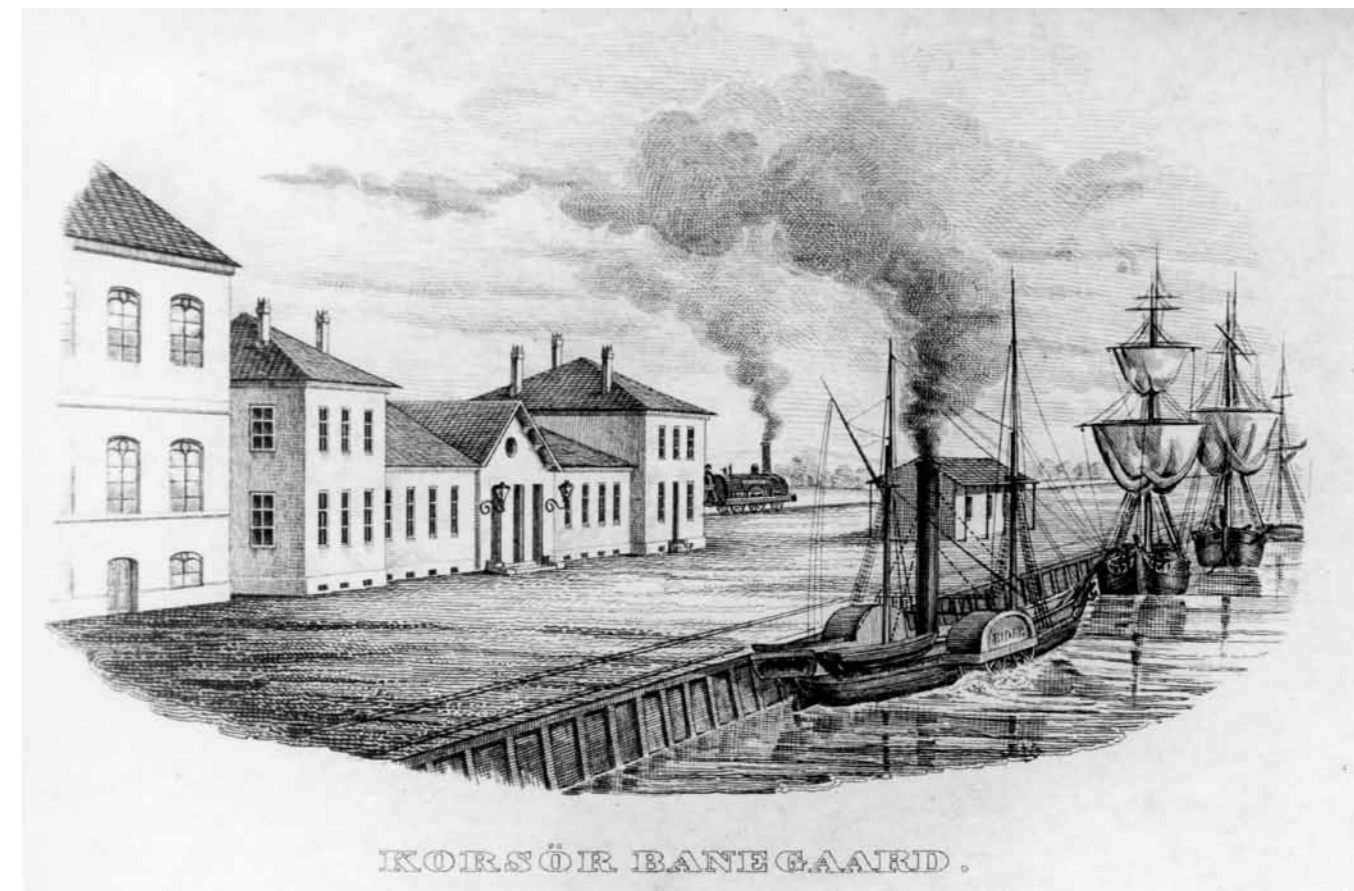
Det var bl.a. her på Banegårdspladsen foran den nye station, at slaget stod mellem banens og byens politi i 1856. Efter åbningen af en ny banegård i 1907 blev bygningerne brugt til andre formål og revet ned så sent som i 1981 (Danmarks Jernbanemuseum).

mel ved en vilkårlig bestemmelse, der afviger fra, hvad der hidtil var og endnu i almindelighed i udlandet er brug, fra ventesalene og perronen udelukket dem, der ikke har billet til at afgå med togene".

Bræstrup erklærede derfor Sylow sin uforbeholdne støtte, idet han fandt, "at politimesteren i Korsør har været fuldstændig berettiget til at lade sin betjent indfinde sig på jernbanestationen sammesteds den 8. maj sidstleden, og at samme ret må fremdeles i lignende tilfælde tilkomme ham, samt at jernbaneinspektør Salomon har været aldeles ube-



Hjuldampere til Kiel ligger klar til afgang og afventer blot de rejsende fra det netop ankomne tog fra hovedstaden, som ses ved perronen (Litografi ca. 1860, Danmarks Jernbanemuseum).



føjet til at bortvise bemeldte betjent eller at anse sig som den, der havde politimyndigheden i dens fulde omfang på stationen. ... Der turde således være god grund til at give politimesterens andragende, at inspektøren måtte erholde tilbørlig tilrettevisning for hans ubeføjedes forhold, medhold, og til lige at meddele samtlige vedkommende fornøden betydning om det ordinære politis stilling med hensyn til jernbanerne.<sup>17)</sup>

### NÆSE TIL SALOMON

Mens man i Justitsministeriet ventede på den københavnske politidirektørs svar, indløb melding om en ny korsørs episode den 6. august 1856. Denne gang var betjent Frederiksen under en jagt på en efterlyst kvinde blevet bortvist fra banegårdens 3. classes ventesal. Episoden havde gjort det muligt for damen at snige sig ombord på dampskibet til Kiel

## Den Sjællandske Jernbane.

Kjøbenhavn — Korsør.

### Togenes Afgang- og Ankomsttider.

Fra Kjøbenhavn til Korsør.							Fra Korsør til Kjøbenhavn.												
Fra	Persontog I. Formiddag.			Persontog III. Eftermiddag.			Baretog I. Middag.			Fra	Persontog II. Formiddag.			Persontog IV. Eftermiddag.			Baretog II. Middag.		
	Ankomst.	Udskift.	Afgang.	Ankomst.	Udskift.	Afgang.	Ankomst.	Udskift.	Afgang.		Ankomst.	Udskift.	Afgang.	Ankomst.	Udskift.	Afgang.	Ankomst.	Udskift.	Afgang.
Kjøbenhavn	»	»	7-0	»	»	7-0	»	»	12-30	Korsør	»	»	7-15	»	»	7-15	»	»	1-0
Balby	7-5	3	7-8	7-5	3	7-8	12-37	3 à 4	12-40	Slagelse	7-20	8	7-27	7-20	8	7-27	1-25	10 à 15	1-45
Glostrup	7-18	3	7-21	7-18	3	7-21	12-53	3 à 4	12-58	Sors	8-6	5	8-11	8-6	5	8-11	2-13	5 à 10	2-18
Taastrup	7-29	3	7-32	7-29	3	7-32	1-0	4 à 5	1-13	Ringsted	8-20	15	8-25	8-20	15	8-25	2-45	15 à 20	3-0
Hedebusene	7-42	0	7-42	7-42	0	7-42	1-28	3 à 4	1-31	Borup	9-0	3	9-6	9-0	3	9-6	3-28	4 à 6	3-32
Næsby	7-50	10	8-0	7-50	10	8-0	1-42	10 à 15	1-52	Næsby	9-20	10	9-40	9-20	10	9-40	4-8	10 à 15	4-18
Borup	8-24	3	8-27	8-24	3	8-27	2-28	4 à 6	2-32	Hedebusene	9-48	0	9-48	9-48	0	9-48	4-28	3 à 4	4-32
Ringsted	8-45	15	9-0	8-45	15	9-0	3-0	15 à 20	3-15	Taastrup	9-58	3	10-1	9-58	3	10-1	4-47	4 à 5	4-51
Sors	9-19	5	9-24	9-19	5	9-24	3-48	5 à 10	3-48	Glostrup	10-9	3	10-12	10-9	3	10-12	5-2	3 à 4	5-5
Slagelse	9-23	8	9-31	9-23	8	9-31	4-16	10 à 15	4-26	Balby	10-22	3	10-25	10-22	3	10-25	5-20	3 à 4	5-23
Korsør	10-15	»	»	10-15	»	»	5-2	»	»	Kjøbenhavn	10-30	»	»	10-30	»	»	5-32	»	»

Ann. 1. Baretogene ville ikke afgaae fra de forskjellige Stationer forinden de i ovenstaaende Tabel anførte Tider, men da Urdødelene paa Grund af Omfanget af Forretningerne med Togene Expedition kunne blive forlængede indtil de ovenfor anførte Maxima for disse, maade de med Baretogene Rejsende finde sig i de deraf følgende Uregelmæssigheder.  
 2. Med Persontog befordres alene Personer, Passagerbaggage, Agods, Postgods samt saadanne Kavisaager og Heste, som strax skulle tjene til videre Befordring af Passagerer, der gaar med Togene.  
 3. Med Baretog befordres alle Slags Vares og Kreaturer i Henhold til de almindelige derom gjældende Bestemmelser samt de transiterende Hovedpost og disses Passagerer, men især kun Passagerer, forsaavidt det ikke bliver fornødent alene for disses Skyld at fremføre Toget med flere Maskiner.

Directionen for den Sjællandske Jernbane, den 1. April 1856.

Den første køreplan for København-Korsør Jernbanen (Danmarks Jernbanemuseum).

og således undslippe politiets lange arm. Det var naturligvis dermed en ganske alvorlig sag, som Sylow omgående indberettede til amtmanden og ministeriet, samtidig med at han gentog "min tidligere bøn om, at banegårdsinspektøren og hans foresatte må erholde fornøden tilrettevisning. At en statstjener (politibetjent) skal udbede sig tilladelse af et selskabs private betjent for at udføre sine embedsforretninger på et offentligt sted som banegården, forekommer mig som en noget vel stærk fordring".<sup>18)</sup>

Efter at Sylows anmodning ledsaget af amtmandens støtteerklæring var behandlet i Justitsministeriet, imødekom man den 1. september 1856 byfogedens bøn og pålagde den kgl. kommissarius "at ville foranledige, at den fornødne tilrettevisning gennem jernbanedirektionen meddeltes bemeldte inspektør Salomon, såvel for det af ham tidligere som for det ved denne lejlighed udviste forhold, samt at det derhos betydes ham, at han, såfremt han oftere gør sig skyldig i lignende forhold, vil blive draget til ansvar efter lovgivningen for opsætsighed mod politiet".<sup>19)</sup>

I Korsør modtog stationsforstanderen banedirektionens tilrettevisning uden protester, og herefter fungerede politisamarbejdet upåklageligt. Købstadspolitiet kunne herefter færdes frit på alle banegårdens offentlige publikumsområder. I de situationer, hvor politiet havde brug for at få adgang til stationens øvrige områder, kunne dette i princippet

ske uden tilladelse eller varsel, men her foreslog den kgl. kommissarius i oktober 1856, at politiet ved sådanne aktioner fik pligt til "da enten straks ved ankomsten eller dog snarest muligt, at anmelde sådant for stationsinspektøren. En sådan fremgangsmåde er formentlig aldeles nødvendig for at overholde god orden og undgå kollisioner, og den synes tillige at måtte være nyttigt for politiet for at sikre samme banepersonalets assistance". Og med denne forsonlige appel, som Justitsministeriet ganske tilsluttede sig, ebbede kampen om politiets adgang til den splinternye station i Korsør ud.<sup>20)</sup>

### KORSØRKONFLIKTENS LANGE LINJER

Når stationsforstander Salomon var overbevist om, at han - som det stod i avisen - "er sit eget politi", har han sikkert ment at kunne finde begrundelse for dette i det nye jernbanereglements § 43. Hertil kom, at en station jo udgjorde et særligt driftsområde, hvor det kunne være farligt at have en købstadsbetjent trampende rundt, ikke mindst fordi en sådan på afstand nemt kunne forveksles med banens eget uniformerede personale. Endelig havde den offentlige kritik efter banens åbning sikkert gjort den nye stationsforstander ekstra følsom over for det, han opfattede som politibetjentenes ulovlige indtrængen på hans enemærker. Bortvisningerne bragte ham i karambolage med politiets gamle ret

til at kunne bevæge sig frit overalt, alene bortset fra private boliger, der krævede dommerkendelse. Politiet havde under sådanne aktioner ingen pligt til på forhånd at indhente tilladelse eller til nærmere at forklare sig, bl.a. fordi det at give sådanne oplysninger både ville være brud på tavshedspligten og kunne ødelægge det videre efterforskningsarbejde. Derfor ser vi også betjent Frederiksen gribe til en nødløgn fremfor at røbe, hvad og hvem det var, han jagede.

Jernbanedirektionens ønske om, at politifolkene skulle trække i civil, før de bevægede sig ind på stationsområdet, blev ikke imødekommet, men det stod også svagt, da det ikke blev nærmere forklaret eller begrundet. Måske frygtede man, at de uniformerede betjente ville skræmme jernbanens kunder væk, da deres tilstedeværelse for så vidt godt kunne tolkes som tegn på, at der var mistænkelige eller kriminelle personer blandt de rejsende. Men det kan også tænkes, at baneledelsen var bange for, at det blev vanskeligere at lokalisere det uniformerede stationspersonale, hvis der samtidig også færdedes uniformeret politi på området.

Med åbningen af den sjællandske jernbane i 1856 blev Korsør i endnu højere grad end tidligere en vigtig udrejseby, hvor alle slags folk hurtigt kunne forlade landet med dampskibet til Kiel. Blot to år før havde byen også fået sin første telegrafstation med åbningen af hovedtelegraflinjen Helsingør-København-Hamburg, og byfogeden kunne herefter i løbet af ingen tid adviseres fra København om rejsende, som skulle overvåges eller arresteres. Det gav ham som regel god tid til at forberede aktionerne og til også at varsle stationsforstanderen og evt. anmode om hans hjælp.<sup>21)</sup> Set i et større perspektiv havde både byfogeden og stationsforstanderen en klar fælles interesse i, at alt på og omkring banegården afvikledes i bedste ro og orden og gennem et godt samarbejde mellem de to etater. Som vi har set det, tog det lidt tid, inden denne forståelse satte sig igennem i Korsør, og det skete ikke uden højere autoriteters "bistand". Forhåbentlig overvandt Salomon og Sylow også snart den gensidige uvilje, som "notevekslingerne", og hvad dertil hørte, havde udløst hos dem.

#### LITTERATUR

Nielsen, Carsten Egø, "Jernbaner i den nye Slagelse Kommune, del 1", *Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt 2008*, s. 77-112.  
Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen, På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. 1. Til 1914 (Jernbanemuseet 1997), s. 82-92.

#### NOTER

1. Korsørbanens bygningshistorie findes beskrevet i Poul Thestrup, *Dampen binder Danmark sammen, På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. 1. Til 1914 (Jernbanemuseet 1997), s. 82-92, og Carsten Egø Nielsen, "Jernbaner i den nye Slagelse Kommune, del 1", *Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt 2008*, s. 77-112.
2. I 1845 argumenterede bl.a. politidirektør Bræstrup kraftigt imod at ansætte særlige politifolk under bygningen af København-Roskildebanen. Rigsarkivet, Københavns Politi, Korrespondanceprotokol nr. 79, 1845. Politidirektør Bræstrup til Danske Kancelli, 26. marts 1845 (nr. 876).
3. *Dagbladet*, mandag den 19. maj 1856. Artiklen "Den sjællandske Jernbane". Indlægget fra Korsør var dateret 11. maj 1856.
4. Dansk Demografisk Database, folketællingen 1850. <http://ddd.dda.dk>.
5. Rigsarkivet, Sjællandske Jernbane, Stambog 1855-75, bd. 1, s. 62.
6. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1856, nr. 1301-1400 (pk. 299). Sag nr. 1398. Betjent Frederiksens rapport til byfoged Sylow, 9. maj 1856.
7. Samme kilde. Jernbaneinspektør Salomon til byfoged Sylow, 9. maj 1856.
8. Samme kilde. Byfoged Sylow til direktionen for det Sjællandske Jernbaneselskab, 10. maj 1856.
9. Samme kilde. Direktionen for det Sjællandske Jernbaneselskab til byfoged Sylow, 13. maj 1856.
10. Samme kilde. Byfoged Sylow til Justitsministeriet, 20. og 24. maj 1856, amtmand Hoppe til Justitsministeriet, 22. og 27. maj 1856 og Justitsministeriet til amtmand Hoppe, 20. maj 1856. Netop den 20. maj 1856 bad Justitsministeriet amtmanden om at undersøge baggrunden for dagbladsartiklens oplysninger om episoderne i Korsør, som man antog måtte bero på en misforståelse.
11. Samme kilde. Justitsministeriet til amtmændene i Sorø og København, 24. juli 1856.
12. Samme kilde. Justitsministeriet til den kgl. kommissarius for den sjællandske jernbane, 11. juni 1856. Den kgl. kommissarius til Justitsministeriet, 15. juli 1856, bilagt Direktionen for det Sjællandske Jernbaneselskabs responsum af 2. juli 1856.
13. Disse politifolk ansattes af den lokale politimester, som modtog lønrefusion direkte fra det engelske entreprenørfirma.
14. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1855, nr. 3521-3600 (pk. 281). Sag 3591. Direktionen for det Sjællandske Jernbaneselskab til den kgl. kommissarius, 11. november 1856.
15. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1855, nr. 3521-3600 (pk. 281). Sag 3591.
16. Rigsarkivet, Københavns Politi, Korrespondanceprotokol 1847-48 (nr. 88). Politidirektør Bræstrup til Danske Kancelli, 12. februar 1848 (nr. 629).
17. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1856, nr. 1301-1400 (pk. 299). Sag nr. 1398. Justitsministeriet til politidirektør Bræstrup, 24. juli 1856 og politidirektør Bræstrup til Justitsministeriet, 12. august 1856.

18. Samme kilde. Betjent Frederiksens rapport til byfoged Sylow, 6. august 1856 og byfoged Sylow til amtmand Hoppe, 7. august 1856.
19. Samme kilde. Amtmand Hoppe til Justitsministeriet, 8. august 1856, Justitsministeriet til den kgl. kommissarius og amtmand Hoppe, begge 1. september 1856.
20. Samme kilde. Den kgl. kommissarius til Justitsministeriet, 22. oktober 1856, Justitsministeriet til den kgl. kommissarius og amtmanden i Sorø, begge 18. november 1856.

21. F.eks. sendte Københavns Politi i december 1856 et telegram til byfoged Sylow, hvori man efterlyste den 23-årige maler Adolph Hermann Schmidt, der var ankommet til København med pas fra Danzig og netop afrejst med Korsørbanen. Han var "mistænkt for tyveri af sorte benklæder, silkevest, silketørklæder og 90 rd. sølv" og skulle omgående anholdes. Rigsarkivet. Københavns Politi: Politimesterens korrespondanceprotokol 1856-57 (nr. 122). Københavns Politis telegramdepeche til byfogeden i Korsør, 18. december 1856 (nr. 4981).



I 1867 tog fotograf Eduard Pöckel dette fotografi ud over Korsør Havn fra havnemesterens bolig. Til venstre ses fæstningen, og på den modsatte side af havneløbet anes Korsør Banegård lidt klemt inde mellem det store Hotel Storebælt og nye pakhuse (Slagelse Arkiverne).

# SUMMARY

## The police at Korsør Railway Station in 1856

In 1847, the Kingdom of Denmark opened its very first railway line between the Capital of Copenhagen and the old cathedral city of Roskilde. It was a fairly short line, and before long it was decided to extend the railway line across Zealand to Korsør, which had a ferry service to Funen and to Kiel in the duchy of Holstein, Germany. The construction of the approx. 100 kilometres of railway lasted several years and it was not ready for inauguration until 26 April 1856 where it was opened by King Frederik VII to great festivities. Like the Copenhagen-Roskilde line, it was operated by a private railway company. Though this company already had some years of experience with railway operation in 1856, a conflict soon arose at Korsør Railway Station where station master Salomon refused to admit the town's police officers, claiming that the station staff had special police authority in the station area. This raised the question of principle of whether or not the new important societal activity represented by the railway companies could establish its own enclaves of authority where the ordinary authorities of society have no or limited jurisdiction.

When the station master was convinced that he had every right to refuse to admit the town's police officers, he believed that this right was provided in Section 43 of the new Railway Regulations which said that *"the decisions made by the officers of the railway and railway stations employed by the*

*railway company within the limits of their business shall inevitably be complied with"*.

Not surprisingly, this led to a conflict between station master Salomon and recorder Sylow and the old right of the police to go anywhere without first having to obtain a permission or explain themselves.

The opening of the Zealand Railway enhanced Korsør's position as an important border town from which all kinds of people could quickly leave Denmark by steamship to Kiel. Two years earlier, Korsør had also got its very first telegraph station with the opening of the main telegraph line Elsinore-Copenhagen-Hamburg. This meant that the recorder could quickly be advised by Copenhagen about travellers that needed to be watched or even arrested at the railway station.

In the larger perspective, the recorder and the station master had a mutual interest in ensuring that all activities at and around the railway station would proceed in an orderly manner, but it took some time for this realisation to be made in Korsør. Finally, however, it was made with some "assistance" from the higher authorities. The Danish Ministry of Justice had the final word in this matter. The Ministry supported recorder Sylow and made sure that station master Salomon was given a very sharp reprimand. After that, things settled down and the town police were able to enforce their old right to go anywhere in the town – the railway station included.