

DEN POLITISKE BAGGRUND

– for anlæggelsen af Dronning Louises Jernbane

Af Peter Fransen

Store infrastrukturinvesteringer skabes i et kompliceret samspil mellem økonomiske og politiske interesser. Det kan være vanskeligt at få hold på det virvar af ofte modstridende interesser, der manifesterer sig. Anlæggelsen af jernbanestrækningerne i 1800-tallet dokumenterer om noget disse forhold. Ikke overraskende har mange følt det væsentligt at belyse de politiske og holdningsmæssige spændinger, og anlæggelse af jernbaner er et internationalt udbredt historisk forskningsområde. Diskussionerne om den fynske tværbane blotlægger, hvorledes kampen tog sig ud i Danmark i midten af 1800-tallet. Spektret i artiklen dækker primært de overordnede politiske trakasserier såvel på nationalt som på lokalt plan. Her krydse både ideologiske brydninger og snævre lokaløkonomiske interesser klinger. Afslutningsvis gives et bud på, hvilke faktorer der bør vægtes som forklaring på, at banen fik den udformning, som vi fejrer 150 året for, ligesom der gives en summarisk vurdering af banens effekt i jernbanernes guldalder.

TIDLIGE FYNSKE JERNBANEPLANER

Loven om anlæggelsen af den fynske tværbane blev vedtaget på Rigsdagen den 10. marts 1861 og indgik som en del af loven om anlæg og drift af jernbaner i Jylland og på Fyn. Forud var gået næsten to årtier, hvor den fynske bane havde været diskuteret, og mere eller mindre realistiske projekter havde været fremlagt. Under påvirkning af planerne om at styrke de økonomiske bånd til Hamborg samt styrke den slesvig-holstenske bevægelse fremkom der i 1844 planer om jernbanelinjer helt frem til Årøsund. Færgforbindelsen Årøsund-Assens forbandt kongeriget med Slesvig, og planerne vakte også jernbaneinteressen på Fyn. Fra forskellig side blev der udstukket planer om aktietegninger til en jernbane fra Assens over Odense til Nyborg. Der var også planer om en linjeføring Middelfart-Odense-Nyborg, hvis banen fra syd førtes til Fredericia og sågar en bane Fåborg-Odense-Nyborg, som forudsatte en sidelinje fra Sønderborg over Als til Mommark. Præmisserne for at kunne realisere disse planer var dog ikke på plads. Den kongelige jernbanekommission, som

skulle koordinere den overordnede planlægning, var blevet etableret, og den slog fast, at aktietegning ikke kunne finde sted, før der var udstedt koncession til anlægget, og en fynsk bane stod ikke øverst på listen. Den fynske bane skulle indgå som et element i det overordnede trafiksystem. København-Roskilde-banen var åbnet i 1847, men det trak ud med at få rejst penge til forlængelsen til Korsør, og banerne op gennem Slesvig lod også vente på sig, hvorfor realiseringen af den fynske bane gled i baggrunden.¹⁾

KLEE OG POULSEN

I 1850 udgav kontorchef ved postvæsenet Frederik Klee og folketingsmand C.M. Poulsen et *Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraph-system for Danmark og Slesvig*. I skriftet blev der argumenteret forstandigt og med velunderbyggede redegørelser for disse forhold i verdens førende lande. Skriftet afspejler samtidig de nationalpolitiske overvejelser, som den igangværende slesvigske krig forstærkede. Kort fortalt argumenterede Klee og Poulsen for et transportsystem, der skulle knytte landet økonomisk tættere til England og løsne båndene til Tyskland/Hamborg. Ifølge Klee og Poulsen blev den største del af landets eksport af korn, kvæg, smør m.m. ført til Hamborg. Produkterne blev dog ikke konsumeret her. De blev videreført til det store købedygtige marked i England. Dansk indførsel af f.eks. manufakturvarer fra England kom ligeledes via Hamborg som transithavn. Selv om Klee og Poulsen nok overvurderede Hamborgs position, var der ikke tvivl om, at byen spillede en dominerende rolle for den danske udenrigshandel.²⁾

Netop her under den første slesvigske krig var der rig klangbund for at løsne båndene til Tyskland. Efter en fredsslutning frygtede Klee og Poulsen, at befolkningen kunne være fristet til at falde tilbage til det traditionelle mønster med større afhængighed af Tyskland. De fandt, at "Forbindelsen med England i alle Maader er os langt gavnligere, vigtigere og naturligere end Forbindelsen med Tyskland".³⁾ De opstillede en prioriteret liste over de banestrækninger, der skulle fremmes. For-



H.M. Petersen (1819-1880) sad i mange år i Folketinget, valgt i Odense Amts 5. valgkreds (Bogense). Folkeviddet døbte ham "Hans Majestæt Petersen". I jernbanespørgsmålet kæmpede han hårdt for at få den fynske bane ført direkte til Middelfart (Det Kongelige Bibliotek).

bindelsen til England skulle sikres via en banestrækning fra Flensborg til Husum, men ligeledes via en strækning tværs over det sydlige Jylland til Hjerting på vestkysten, hvor der skulle anlægges en havn.

Med planerne om en jysk tværbane kom den fynske bane også i spil. Det blev formuleret således: "Det tredje Skridt til Udførelsen af det danske Jernbanesystem maatte være den samtidige Anlæggelse af en Fyenssk og en Jydsk Bane, der baade tilveiebragte den korteste og til alle Tider sikreste Landtransport og tillige førte til en selvstændig dansk Udførelses-havn paa Vestkysten".⁴⁾ Den fynske bane skulle følge strækningen Middelfart-Odense-Nyborg, hvor den med dampskibsfarten over Storebælt skulle sættes i forbindelse med den sjællandske jernbane, som forfatterne forudskikkede var blevet forlænget til Korsør. Af militærstrategiske grunde skulle der også etableres en sidebane fra Middelfart til Strib, hvorved der via det smalle sted i Lillebælt kunne sikres en hurtig adgang til fæstningsbyen Fredericia lige overfor. Båndene til Slesvig var ikke glemt, og forfatterne argumenterede også for en yderligere bane fra Odense til Assens, men tværbanen blev prioriteret højest. Det omfattende transport- og kommunikationssystem for hele landet skulle anlægges af staten. Det kneb dog gevaldigt med at finde et fælles fodslag om det overordnede danske jernbanenet.

Interessen for den fynske bane blev skærpet, da forlængelsen af København-Roskilde-banen til Korsør stod færdig i 1856. Samme år kunne regeringen fremlægge et forslag om en fynsk bane. Banen skulle gå fra Nyborg over Odense til et punkt ved Lillebælt.⁵⁾ At der ikke var taget stilling til banens vestlige punkt havde flere årsager. Linjeføringen for den jyske bane, der skulle bygges samtidig, var ikke endeligt afklaret, og selskabet, der skulle anlægge banen, synes at have betinget sig en sådan afklaring, før man ville give sit tilsagn til, hvortil ved Lillebælt den fynske bane skulle nå. Ved førstebehandling var der flere af tingets medlemmer, der borede i dette spørgsmål om banens vestligste punkt, men indenrigsminister A.F. Krieger fastholdt, at dette spørgsmål ikke mindst var afhængig af entreprenørens interesser.⁶⁾ Forslaget blev der-

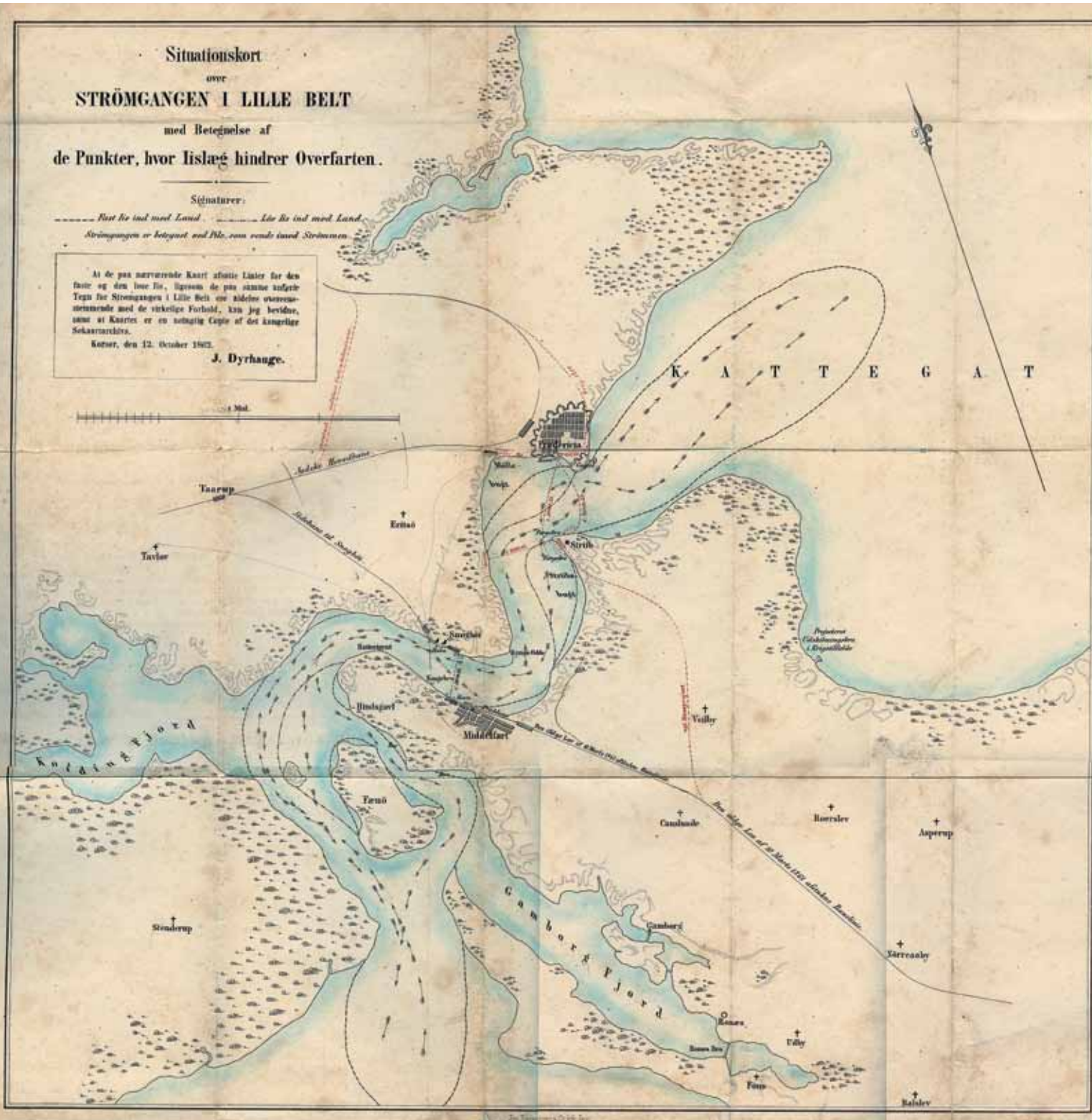
på sendt i udvalg. Udvalget med Julius Schovelin i spidsen ønskede en præcisering af, hvor banen skulle udmunde. Ordføreren anførte, at hvis man nu valgte Assens som endestation, og de jyske baner ville blive ført til Snoghøj, så ville der være behov for en sidebane på Fyn fra Middelfart til Odense.⁷⁾ Det kunne give problemer med den entreprenør og driftsherre, han havde i kikkerten til at forstå anlægget. Ville dette konsortium påtage sig denne opgave – og hvis ikke, hvorledes ville situationen så stille sig, hvis der var andre, der var villige til at påtage sig opgaven?

Det blev efterfølgende præciseret, at hvis banen ikke blev ført til Middelfart, skulle staten have ret til at lade et andet selskab anlægge en sidebane fra hovedlinjen til Middelfart. Der tegnede sig unægtelig et ganske broget billede, som dog langt fra var så speget som de kommende års diskussioner om de jyske baner. Ikke desto mindre var det en lidt slukøret fynsk rigsdagsmand, der i denne omgang rundede debatten af. På trods af lovforslaget og den efterfølgende vedtagelse anså den fynske folketingsmand, bolsmand H.M. Petersen, den fynske bane for stadig at være temmelig fjern.⁸⁾ Han havde ganske ret: Loven af 15. februar 1857 om eneret til at anlægge en fynsk bane kunne ikke friste det selskab, som politikerne bejlede til.

DEN VANSKELIGE VEJ FREM TIL DEN JYSK-FYNSKE JERNBANELOV

Anlæggelsen af jernbaner var et spørgsmål om infrastrukturplanlægning på øverste politiske niveau. Og opgaven krævede både langtidspanlægning, kapital og entreprenører til udførelsen. Når et forslag var nået så langt som til lovvedtagelsen, var der allerede investeret store mængder af tid, ikke blot for Rigsdagen, men også hos embedsværket, for at opstille mulige scenarier for realiseringen. I 1850'erne var der fra politisk side et ønske om, at jernbaner skulle anlægges og drives af private selskaber. Der blev bejlet især til det store engelske jernbanefirma Peto, Brassey og Betts, som allerede havde anlagt og drevet baner i monarkiet, nemlig jernbanen Flensborg-Tønning, der åbnede i 1854, også kendt som Den slesvigske

Som argument for at gøre Middelfart til det vestlige endepunkt på Fyn blev dette kort over strømforhold i Lillebælt udarbejdet og vedhæftet et anonymt skrift: *Jernbanerne og Passagen over Lille Belt, København, 1862*. Kortet viser, at der vil opstå problemer med isdannelse, hvis man gennemfører den ved 1861-loven fastsatte linjeføring mod Strib (Danmarks Jernbanemuseum).



Chr. v. Jessen (1817-1884), 1858-1864 folketingsmand for Svendborgkredsen, borgmester i Horsens 1859-1884, indenrigsminister i ministeriet Rotwitt 1858-1860. Selv om det ikke blev i hans embedstid, at den fynske tværbane blev vedtaget, spillede det af ham stillede forslag en væsentlig rolle for den senere monradiske lovvedtagelse. Jessen slap dog ikke de fynske baner og blev kongelig kommissarius for jernbanerne Nyborg-Strib og Sydfynske Jernbaner (Det Kongelige Bibliotek).



Bane. Igennem 1850'erne havde firmaet med forskellige forslag til jernbaneanlæg i Danmark placeret sig centralt. Foruden at være en af samtidens største jernbaneentreprenører havde selskabet også en direkte interesse i at fremme en dansk tværbaneløsning, så forbindelsen til England kunne styrkes. De forslag, der fremkom i begyndelsen af 1850'erne, var dog for bekostelige til, at politikerne turde binde an med projektet. I takt med at de internationale spændinger i Europa voksede, og de overvejende engelsk orienterede kredse blev styrket, voksede også presset for at få en jernbaneløsning på plads. Der skal ikke her nærmere redegøres for landets overordnede jernbanediskussion, men blot konstateres, at Peto, Brassey og Betts ikke ønskede at bygge en tværbane over Fyn på de betingelser, som loven af 1857 ridsede op, men indvilgede i at give sig i kast med et jysk baneprojekt om anlæg og drift af en jernbane i Nørrejylland.⁹⁾

Firmaet opnåede i 1859 koncession på anlæg af banen Aarhus-Langå-Randers samt strækningen fra Langå til Struer. Planerne om den fynske tværbane var dermed havnet som 'the missing link' mellem den sjællandske bane, der i 1856 var blevet videreført til Korsør, og den planlagte jyske forbindelse. I januar 1860 fremlagde indenrigsminister J.C. Jessen et vidtgående forslag, som foruden en kraftig udvidelse af jernbaneanlægget i Jylland indeholdt et forslag om en bane på strækningen Nyborg-Odense-Middelfart.¹⁰⁾ Jernbanerne på Fyn og Jylland skulle finansieres med 4% uopsigelige statsobligationer. Sammen med regeringens finansminister, R. Westenholz, havde han sikret sig, at Peto, Brassey og Betts nu ville acceptere at bygge og drive banen på de fremlagte betingelser.

Der var ikke nogen modstand mod, at der skulle være en Nyborg-Odense-Middelfart-linje, men spørgsmålet om selve linjeføringen afstedkom en interessant diskussion og en efterfølgende korrektion. I Jessens oprindelige forslag var linjeføringen en næsten ret linje fra Odense til Middelfart, ikke fjernt fra den linjeføring, som i 2014 blev besluttet ved en politisk aftale for den nye baneforbindelse over Vestfyn. Når den linje var i spil allerede for 150 år siden, hvorfor blev den da ikke realiseret?

Traditionelt har det været anført, at der ved anlæggelsen af den fynske strækning primært skulle lægges vægt på at minimere udgifterne, og at beslutningstagerne ikke lod sig påvirke af lokale interesser.¹¹⁾ Dette billede holder ikke. Beslutningstagerne lod sig påvirke af lokale interesser. Gårdfæster N.. Andersen, som var valgt i Middelfartkredsen (Odense Amt 4. valgkreds), anførte, at nok måtte en fynsk bane indpasses i det overordnede jernbanesystem i Danmark, og strækningen Nyborg-Odense-Middelfart forekom ganske fornuftig, men strækningen burde også tage hensyn til hele Fyn.

Strækningen Odense-Middelfart skulle derfor udformes med et knæk ned imod Assens, hvilket kunne give strækningen et større opland ved at føre den gennem øens folkerigeste egne. Han luftede også tanken om, at banen fra Nyborg skulle gå over Davinde og syd om Odense, men det var ikke hans primære sigte. Det gjaldt for ham om at få den vestfynske banelinje ændret, og det stillede han forslag om i Folketinget.

I Andersens forslag gik jernbanen gennem dødisområdet - gennem Breddalen - med retning mod Assens for at tage et skarpt sving mod nordvest mod Middelfart. En sådan linjeføring ville tage hensyn til en senere sidebane til Assens. Knækket ned mod Assens ville allerede betyde, at en af Fyns driftigste handelsbyer med et stort opland også kunne give næring til en jernbane. Hvis strækningen blev udformet efter Jessens forslag, så "vil Banen komme til at løbe langs Nordkysten og saaledes aldeles ingen Betydning faae for hele det sydlige Fyen, men alene blive for den gjennefgaaende Trafik."¹²⁾

At strækningen, som Jessen havde foreslået, skulle gå langs med Fyns nordkyst var langt fra tilfældet, men at den forløb nordligere, end Andersen ønskede, er korrekt. Ved andenbehandling af Jessens forslag var Andersen bekymret. Han kunne konstatere, at der allerede var foretaget opmålinger i retning fra Middelfart til Asperup, nord for Harndrup til Vigerslev og videre derfra, og han fremførte derpå igen sine synspunkter.¹³⁾ Hans forslag kunne dog ikke samle flertal i Rigsdagen, ikke så meget på grund af selve indholdet, men fordi



Frederik Klee (1808–1864), postembedsmand og politiker. 1858–1864 repræsenterede han Randerskredsen i Folketinget. Sammen med C.M. Poulsen udgav han 1850 pjecen med et forslag om et jernbane-, dampskibs- og telegrafsystem for Danmark og Slesvig. I 1862 blev han konstitueret som regeringens økonomiske kontrollør ved den jysk-fynske jernbane (Det Kongelige Bibliotek).

spørgsmålet om en mere sydlig linjeføring blev anset for at være et detailspørgsmål, som bedst kunne klares mellem staten og entreprenøren, når det overordnede lovkompleks var vedtaget.¹⁴⁾

Ministeriet Rotwitt med indenrigsminister Jessen var imidlertid faldet mellem første- og andenbehandlingen af Jessens forslag. Det blev således den nationalliberale D.G. Monrad, der var indenrigsminister, da forslaget kom til afstemning den 16. marts 1860. Forslaget blev nedstemt. Planlægningen og realiseringen af et overordnet jernbanenet, som f.eks. Klee og Poulsen ti år tidligere havde plæderet for, syntes nu yderligere at skulle blive forsinket på grund af stridigheder om linjeføring og økonomi og ikke mindst mangel på samarbejde i Rigsdagen mellem Bondevennerne (Venstre) og De Nationalliberale.

At diskussionerne om anlæggelsen af banerne var så komplicerede, skyldtes ikke blot, at der var tale om et teknisk krævede anlæg. Det, der for alvor komplicerede processen, var den politiske situation, som den danske helstat befandt sig i, samt de implikationer, anlæggelsen af jernbanen kunne afstedkomme. Jernbanesagen havde for alvor sat splid mellem bondevenner og nationalliberale, jyder og københavnere, militære myndigheder og forkæmpere for lokale egnsinteresser, landbruget og industrien, tilhængere af samhandel med England og samhandel med Tyskland. Der skulle politisk vilje og snarrådighed til at hugge den gordiske knude over.

Historikeren Richard Willerslev har i DSB's 100 års jubilæumsskrift anført, at det, der på det personlige plan fik afgørende betydning for, hvordan det danske jernbanesystem skulle forløbe og knyttes sammen, var D.G. Monrads indsats som indenrigsminister.¹⁵⁾ Det er i hvert fald imponerende, at det lykkedes at få et kompromis i hus, således at et nyt forslag til et mere samlet jernbanesystem i landet kunne vedtages et lille år senere. Da Monrad den 19. december 1860 præsenterede Rigsdagen for endnu en lov om anlæggelse og drift af jernbaner på Fyn og i Jylland, kunne han i samme åndedrag kundgøre, at han allerede havde indgået en foreløbig overenskomst med Peto om anlægget.

Af kontrakten med Peto, Brassey og Betts fremgår det, at ikke alle enkeltheder var på plads, men det var ikke strækningen over Fyn, der voldte de store besværligheder.¹⁶⁾ Monrad fremhævede, at der ikke var nogen uenighed om, at strækningen på Fyn skulle gå fra Nyborg over Odense til Middelfart.¹⁷⁾ Når det kom til den mere præcise udformning af linjeføringen, var Monrad mindre præcis og mente, at dette skulle henregnes til detailspørgsmål, som først efterfølgende skulle handles af med entreprenøren. Ikke desto mindre havde ingeniørkaptajn Niels Henrik Holst for den fynske strækning udstykket en linje på grundlag af N. Andersens forslag. Monrad fremførte, at der i Danmark næppe kunne bygges baner uden et klækkeligt tilskud fra staten. Han skitserede tre modeller

- 1) Et tilskudssystem, hvor staten yder en vis sum til anlæggets udførelse og derefter ikke deltager mere i jernbanedriften.
- 2) Staten vedtager en bestemt anlægssum, som finansieres ved aktieemission, og staten garanterer en minimumsrente på aktierne.
- 3) En todelt aftale, hvor et selskab påtager sig at bygge banen for en bestemt sum og ligeledes har en kontrakt, hvor selskabet forpligter sig til at anskaffe driftsmateriel og drive banen på nærmere fastsatte betingelser.

Monrad foretrak personligt den første model, men under forhandlingerne med Peto havde det kun været muligt at finde en fælles løsning, som indeholdt en kontrakt på udførelse af arbejdet for statsmidler samt en driftskontrakt, altså den tredje løsningsmodel. Den fynske tværbane blev en statslig finansieret bane, anlagt og drevet af det engelske jernbanekonsortium Peto, Brassey og Betts.

Det praktiske arbejde havde regeringen fået udført af major Frederik Dreyer og ingeniørkaptajn N.H. Holst, som havde ført de tekniske forhandlinger med Petos ingeniører, og de afsluttende detailspørgsmål havde været forhandlet af chefen for indenrigsministeriets 3. departement, L.P. Larsen, samt medlem af den sjællandske jernbanedirektion, Viggo Rothe. Monrad

D.G. Monrad (1811-1887), politiker og teolog. Monrad er af eftertiden blevet rost for sin store indsats for etableringen af et sammenhængende jernbanenet i landet. Hans største politiske bedrift var dog nok arbejdet med Grundloven af 5. juni 1849. At Monrads eftermæle er blevet blakket, skyldes hans stærkt kritiserede dispositioner som regeringschef i forbindelse med 1864 krigen (Det Kongelige Bibliotek).



havde også selv ført direkte forhandlinger med Peto, og han udtalte i den forbindelse en næsegrus beundring for denne verdensherre, der snart "forhandlede i Canada, snart i Algier og snart i Østrig."¹⁸⁾ Af den betænkning, som blev afgivet af det udvalg, der var nedsat efter førstebehandlingen af lovforslaget, fremgår det ikke overraskende, at meningene var delte. Efterfølgende blev forslaget dog vedtaget i Folketinget den 15. januar 1861 med et solidt flertal på 75 for og 13 imod.¹⁹⁾

I den efterfølgende behandling i Landstinget fremkom greve til Glorup på Fyn, Adam Gottlob Moltke-Huitfeldt, med en på en gang meget sigende og samtidig noget paradoksalt konklusion. Han roste arbejdet og overenskomsten med Peto og anførte, at lovforslaget til fulde opfyldte de ønsker, han selv havde fremsat i 1859 om et jernbanenet, der skulle knytte de enkelte landsdele sammen og tjene til at forøge velstand og velvære. Alligevel sluttede han af med at sige, at "Forslaget, som det er udformet til os fra det andet Thing, kan jeg vistnok ikke give min Stemme".²⁰⁾ Og Moltke-Huitfeldt havde et flertal bag sig i Landstinget. Formanden for Landstinget kunne konkludere, at landets andetkammer havde foretaget forandringer i det lovforslag, som Folketinget havde fremsendt, og derfor blev forslaget igen tilskikket Folketinget. Det var ikke den fynske strækning, der gav anledning til ændringerne, men strækningerne i Jylland. Det skal nævnes, at hele projektet nu var kommet under et voldsomt tidspres, da tidspunktet, da Peto eventuelt kunne erklære sig for løst for enhver af ham indgået forpligtelse, nærmede sig. Folketinget hastebehandlede da også det forslag, som var kommet fra Landstinget og vedtog det den 28. januar 1861 med 66 stemmer imod 27, og loven blev givet den 10. marts 1861.²¹⁾ De baner, der skulle anlægges, var følgende:

- a) Fra Nyborg over Odense til Middelfart
- b) Fra den slesvigske grænse ved Vamdrup over Kolding og Fredericia til Vejle, med sidebane til Snoghøj
- c) Fra Vejle gennem Gudenådalene over Rye Mølle til Aarhus, enten over Horsens eller med en sidebane til denne købstad

- d) Fra Aarhus over Langå, Randers og Hobro til Aalborg
- e) Fra Langå over Viborg og Skive til Venøbugten samt
- f) Fra Venøbugten til Holstebro, foruden
- g) Hestebaner fra stationerne ved flere købstæder til disses havne

Otte dage senere forelå den endelige kontrakt med Peto, Brassey og Betts. Forløbet for den fynske bane blev beskrevet således: "En bane fra Nyborg til Middelfart. Den udgaar fra Nyborg og føres syd om Juelsberg og Aunslev, nord om Hindemaegaard, forbi Langeskovhuse, Veirupgaard og Eiby, tæt nord om Odense Kjøbstad, syd om Elmelund, nord om Brendekilde, forbi Store- og Lille-Appegaarde, syd om Skalbjerget og Bred, forbi Aarup, Søndergaard, Gjelsted, Kindstrup, Nørre-Aaby og Kauslunde til Middelfart."

Nu havde landet fået en ny og mere samlet jernbanelov, men arbejdsroen holdt ikke længe. Og efterfølgende opstod der også kontroverser med direkte relation til den fynske strækning.

HVOR SKAL DEN FYNESKE BANES VESTLIGE ENDEPUNKT VÆRE?

Som nævnt havde der tidligere været en del debat om, hvor en eventuel fynsk tværbane skulle have sit vestlige endepunkt, men under de langstrakte forhandlinger op til vedtagelsen af den jysk-fynske jernbanelov i 1861 var det ikke et diskussionsspørgsmål. Banen skulle gå til Middelfart og herfra over Lillebælt til Snoghøj og videre imod vest. Den slesvigske bane skulle forbindes med den jyske bane ved Vamdrup, og fra Vamdrup skulle banen føres over Randbøl Hede til Horsens og videre nordpå. Denne stambanestrækning skulle sættes i forbindelse med den fynske ved en sidebane. Da det især af militære hensyn blev besluttet, at den jyske jernbane skulle føres gennem fæstningsbyen Fredericia, opstod spørgsmålet, om det så ikke ville være mere hensigtsmæssigt at føre den fynske bane over ved Strib. Kommunalbestyrelsen i Fredericia presede på, hvilket gjorde flere af Middelfarts beboere nervøse.

Det engelske konsortiums folk i Danmark talte en bred vifte af ingeniører, håndværkere og andre, der var nødvendige for at holde det store foretagende i gang, og på den anden side var den danske stat repræsenteret ved flere militæringenjører, der arbejdede med kontrol m.m. i forbindelse med arbejdet. På et af de få fotos fra anlæggelsen af de jysk-fynske baner ses netop en sådan gruppe samlet med ingeniør Thorvald Hornemann, Tonkins og F.J. Rowan, danskeren Schierbeck, englændernes regnskabsfører Cridland og den danske militæringenjører J.F. Tegner (Danmarks Jernbanemuseum).



Det afstedkom en lind strøm af adresser til både stiftsamtmanden og Rigsdagen.²²⁾ I sensommeren 1862 kunne *Middelfart Avis* dog stadig hævde, at der blot var tale om en "fix Idee", som derfor ikke fortjener nogen videre Opmærksomhed".²³⁾

Den 8. november 1862 kunne indenrigsminister Orla Lehmann fremsætte et forslag i Folketinget om at foretage en forandring, så banen blev ført til Strib i stedet for Middelfart.²⁴⁾ Orla Lehmann havde i september 1861 overtaget ministerposten efter Monrad. Forslaget om at ændre linjeføringen på

Fyn blev fremsat sammen med et forslag om en forandring af linjeføringen i Jylland. Og denne gang afstedkom det også en voldsom debat om den fynske bane. Orla Lehmann påpegede, at der nu var foretaget detaljerede undersøgelser, som dokumenterede, at det var let at komme til Strib, og at der intet var til hinder for at føre banen til Fredericia herfra. Da Fredericia nu var et fixpunkt, betød den vedtagne lov ifølge Orla Lehmann, at der med Middelfart som endepunkt skulle etableres en overfart over Lillebælt til Snoghøj. Det var måske ikke

Orla Lehmann (1810-1870), nationalliberal medlem af Rigsdagen 1851-1870, amtmand over Vejle Amt 1848-1861. Han var en stor oratorisk begavelse, der også magtede at sætte handling bag sine ord. Det beviste han også som indenrigsminister under de ophedede diskussioner om, hvor det vestlige endepunkt for den fynske tværbane skulle placeres (Det Kongelige Bibliotek).



så slemt, men det uhensigtsmæssige fremkom ved, at det ville være nødvendigt at anlægge enten en centralstation ved den lille landsby Taarup, hvor strækningerne fra nord, syd og øst ville danne et knudepunkt, eller banen skulle føres tilbage til Fredericia, og banerne forenes her. Hvorfor så ikke spare denne tilbagekørsel og opgive banen fra Snoghøj til Fredericia, der ville blive overflødig ved at lade den fynske bane få endepunkt i Strib med overfart til Fredericia? At samle de tre strækninger i Fredericia måtte også af militære såvel som af oplandsmæssige forhold være at foretrække, frem for at systemets centralpunkt ville blive "paa vildende Mark ved Taarup", som Orla Lehmann så malende udtrykte sig.²⁵⁾ Ønsket om at få ændret den fynske bane var fremsat af Fredericia Magistrat, som stærkt ønskede at se byen som Vestdanmarks jernbanemæssige knudepunkt – en position, der kunne styrkes ved at få etableret jernbanefærgesforbindelse fra Strib til Fredericia. I motiverne til den foreslåede ændring var der nævnt et enkelt aberer dabei, nemlig hensynet til Middelfart, som nu stod til alligevel ikke at få en station.

FRONTERNE TRÆKKES OP

Ved førstebehandlingen af lovforslaget fremførte H.M. Petersen, der var valgt i Bogensekredsen, med stor kraft, at overfarten var uimodsigelig langt lettere ved Middelfart end ved Strib, og han spillede på hele det lokale følelsesregister ved at fremhæve, at han var født og opvokset på egnen blot midt mellem Strib og Middelfart og aldrig hørt nogen ytre tvivl om, at Middelfart var et langt heldigere sted for overfarten end Strib.²⁶⁾ Også N. Andersen og officer M.E. Fallesen, som var valgt i Assenskredsen, gik voldsomt i rette med det arbejde, som regeringen fremlagde, og som skitserede en bane med endepunkt i Strib. N. Andersen kunne ikke dy sig for at fremhæve, at Orla Lehmann havde snævre lokale og vælgermæssige interesser i at styrke Fredericia og dermed en forbindelse mellem Strib og Fredericia, og at denne interesse ikke hvilede på et sagligt grundlag. Orla Lehmann havde i årene 1848-61 været amtmand over Vejle Amt, hvortil Fredericia hørte, og ydermere

sad han i Rigsdagen 1851-70, valgt for Vejle Amt. Der kunne således være ganske gode grunde til, at fynboerne mistænkte ham for især at ville tilgodese egne vælgere.

N. Andersen fremhævede, at man med loven af 1861 ligesom skyldte Middelfart at få banen, da handelslivet i byen havde kalkuleret med den fremgang, som banen formodedes at ville afstedkomme.²⁷⁾ I løbet af debatterne, som blev fulgt nøje i bl.a. Middelfart Avis, fremkom der meget følelseladede synspunkter om den ubodelige skade, som det løftebrud ville medføre, hvis Middelfart ikke fik sin jernbane. Ikke blot byens interesse lå N. Andersen på sinde – der var også fremkommet en underskriftindsamling fra 1000 landboere i Vends Herred, som også vendte sig imod at forlægge banen til Strib. Købstaden Middelfart fik øjensynlig opbakning fra det meste af sit opland.

I løbet af førstebehandlingen af forslaget om den fynske bane kunne han også fremlægge en protestskrivelse fra borgerne i Middelfart, som opfordrede Rigsdagen til at modvirke, at jernbanen blev ført til Strib i stedet for Middelfart. Borgerne i Middelfart og dele af byens opland havde nu fået øjnene op for, hvor beslutningerne skulle træffes. Som et kuriosum, der viser, at enevældens tid ikke var så fjern, kan det nævnes, at byens spidser i september 1862 havde opsøgt kongen i forbindelse med hans ophold i Odense og argumenteret i følgende florumvundne vendinger:

"... at bringe Hans Majestæt Kongen Byens undersaatlige Hilsen og gjøre Allerhøiøstamme bekjendt med den Bekymring, man her nærer for en af Hs. Exe. Indenrigsministeren anbefalet Forandring af den fyenske Jernbanes ved Lov fastsatte vestlige Endepunkt (fra Middelfart-Strib til Strib-Fredericia), hvorom Fredericias Communalbestyrelse i sin Tid har anbragt, efter at Loven af 10de Marts 1861 var udkommen. Løvedag Formiddag Kl. 10 modtog Hs. Majestæt Kongen i Odense den af Middelfart indtrufne Deputation, hvis Ordfører, Justitsraad, By- og Herredsfoged Møller, paa en smuk Maade udtalte de varme Ønsker, som det laa Deputationen paa Hjerte at bringe Landets elskede Konge paa en Tid, da Allerhøiøstamme befandt sig i Nærhed. Idet Ordføreren tillod sig at minde om, at



Niels Andersen (1826-1907), var i 32 år sognerådsmedlem i Husby Sogn, hvor han var gårdfæster, i 18 år tillige formand. Valgt til Folketinget i Odense Amt 4. valgkreds (Middelfart) 1858-1866 og Odense Amt 3. valgkreds (Assens) 1866-1876 og endelig Odense Amt 2. valgkreds (Assens), 1877-1895. Han fik afgørende indflydelse på, at tværbanen over Fyn fik sit knæk i retning af Assens, men tabte kampen om at sikre Middelfart jernbanefærdoverfarten (Det Kongelige Bibliotek).

han i sin Tid, som Medlem af Deputationen fra Fyen, havde den Ære at bringe Hs. Majestæt Middelfarts og dens Omegns Beboeres Tak for den med saa megen Glæde modtagne Jernbanelov, kunde han ikke tilbageholde at tolke for Hs. Majestæt den Bekymring, med Hensyn til Middelfarts fremtid, som nu opfylder Byens Beboere paa Grund af Faren for atter at miste Jernbanen; men han udtalte tillige, at man med Tillid henvendte sig til Kongen for at faa et beroligende Tilsagn om, at det ikke skulde skee. Da Ordføreren i Talens Løb ytrede, at det vistnok turde være Hs. Majestæt personlig bekjendt, at Middelfart-Snoghøj tilbød det gunstigste ...²⁸⁾

Anmodningen synes ikke at have været helt uden virkning. Frederik den 7. erklærede over for Orla Lehmann på Statsrådsmødet den 5. november 1862, at når frosten satte ind, var det umuligt at komme fra Strib til Fredericia og omvendt. Fra sin tid som guvernør på Fyn (frem til 1848) var kongen bekendt med forholdene, og han anmodede om at få et sagkyndigt skøn over, hvordan forholdene ville stille sig med hensyn til anlæg af en jernbane fra Middelfart til Kongebroen tæt ved byen og således lade overfarten foregå herfra.²⁹⁾ Efterfølgende fremkom et sådant skøn, men det var ikke længere kongen, der primært skulle appelleres til, men derimod Rigsdagen. I Rigsdagen satte man i Middelfart sin lid til især N. Andersen.

Når Orla Lehmann blev angrebet for at varetage snævre lokale interesser, kunne man med lige så stor berettigelse påstå det samme om de to fynske folketingsmedlemmers forsvær for strækningen til Middelfart. Fredericias standpunkt fik ikke overraskende også støtte fra deres folketingsmand, løjtnant, cand. polit. M. Gad, som udtalte, at kampen mellem Middelfart og Fredericia var en strid mellem stedlige interesser, man søgte at holde i hævd, hvorefter han ganske overbevisende forsøgte at dokumentere, at Fredericia som den største af de to byer havde langt mere at byde på og økonomisk kunne bidrage mest, også til omsætningen via jernbanerne.³⁰⁾ Det fik H.M. Petersen noget i defensiven, og han fremførte: "Man skal ikke lægge Jernbaner til den eller den Plads, for at man kan tjene Penge herved; thi paa den Maade vilde vi slet ingen Jernbaner faae; nei, naar vi endelig skulle til at lægge

Jernbaner, da bør vi lægge dem der, hvor Samfundet bedst er tjent med dem."³¹⁾ For H.M. Petersen var det nu de fynske hensyn, der vægtede tungest.

Den efterfølgende debat var rig på politiske opgør – som regel med indenrigsministeren i centrum. Han fremførte f.eks., at der ikke var det mindste i vejen med, at de forskellige lokaliteters særinteresser blev forfægtet af deres repræsentanter, ligesom han ikke blev forarget over den anonyme pjece, der florerede, og som krævede, at Middelfart blev gjort til det vestlige endepunkt på Fyn.³²⁾ Derefter leverede han følgende elegante mavepuster til sine modstandere: "Det er en Fordeel ved det konstitutionelle System, at alle, være sig lokale eller partikulaire, Interesser, kunne komme til orde, men vel at mærke, de skulle kun være Advokater; de, der skulle dømmes, skulle veie dem og kun indrømme dem den Betydning – i nærværende Sag en meget underordnet – som de virkelig have."³³⁾

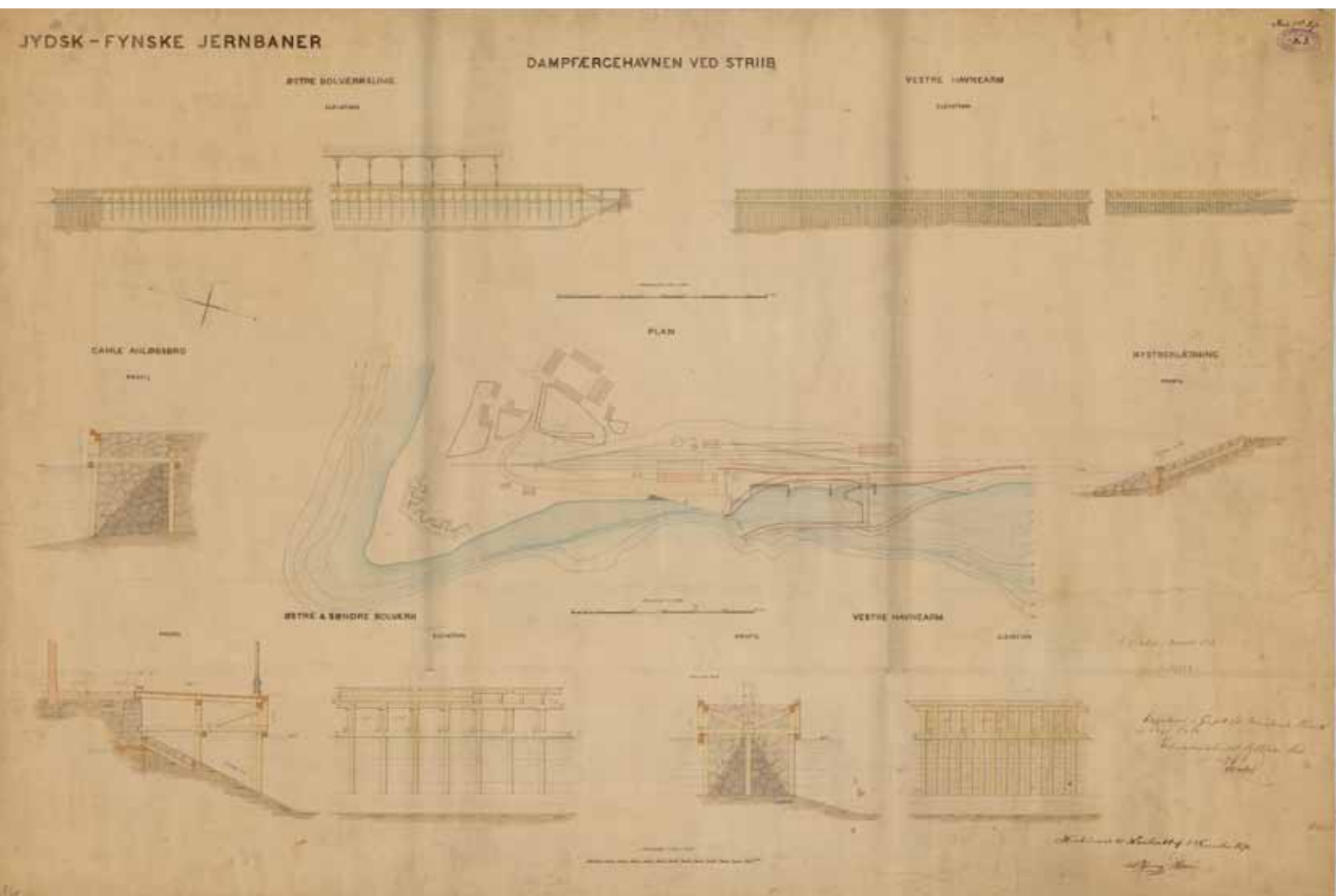
De lokalpolitiske aktører fik efterfølgende hjælp fra en noget uventet kant. Der var tale om den jyske tværbanes gamle modstander, oberst A.F. Tscherning, valgt i Holbæk Amt, der i en af sine næsten endeløse indlæg talte om at bringe "et skin af Fornuft ind i noget absolut ufornuftigt".³⁴⁾ Som så mange gange før var hans ærinde at modarbejde hele planen for det fremlagte jernbanesystem, men interessant var det dog, at han bragte spørgsmålet om en jernbanebro i spil. Med henvisning til de store fremskridt, som brobygningen havde gjort de seneste 50 år – og her må han nok specielt have sigte til de jernbanebroer, der var konstrueret af engelske ingeniører – argumenterede han for, at det var et misgreb at lægge banen til Strib. Hvis der skulle bygges en bro, ville det være fra Kongebroen vest for Middelfart til Snoghøj. En tanke, han havde ventileret før, han nu bragte op i Folketinget. Tilbage i samlingsen 1855-1856 havde der ligeledes været indbragt et privat forslag om en hængebro over Lillebælt, men uden at det vakte den store tilslutning.³⁵⁾

Hvis en bro nu for alvor kunne bringes i spil, ville Lehmanns forslag om en Strib-Fredericia-forbindelse næppe kunne vinde gehør. Orla Lehmann var dog særdeles godt forberedt, og han må have forventet, at spørgsmålet om en fast bro over Lillebælt ville dukke op. Han kunne straks henvise til, at han havde

Det lille fiskerleje i Strib oplevede med opførelsen af en efter forholdene kæmpestor station og etablering af færgeforbindelse over Lillebælt en betydelig vækst i løbet af ganske kort tid. Fra 1872 var der med dampfærgerne Lillebelt transport af godsvogne over bæltet, og Strib fastholdt sin rolle som jernbanecentrum, lige til Lillebæltsbroen i 1935 lukkede og slukkede det blomstrende overfartssted. Derefter var Strib reduceret til en soveby. Her en tegning fra en af de mange udvidelser og ombygninger af færgelejet (Danmarks Jernbanemuseum).

fået foretaget et fornyet overslag over, hvad en sådan bro ville koste – og det ville blive alt for dyrt – prisen ville løbe op i næste halvdel af, hvad det ville koste at anlægge hele strækningen over Fyn. Retorisk elegant afviste han pure Tscherning

og ironiserede ved at udtale, at hvis Storebælt var landfast, så ville han absolut gerne bygge en bro over Lillebælt, udgiften var jo lav i forhold til en sådan. Men det måtte vel vente til tunnelen under Storebælt var bygget!³⁵⁾





Ireren Frederick James Rowan (1819-1884) spillede en central rolle ved anlæggelsen af de jysk-fynske baner. Han havde været aktiv ved anlæggelsen af Grand Trunk Railroad i Canada, før han kom til Danmark. Rowan var overordnet ansvarlig for det tekniske anlæg og det rullende materiel. Han kom siden til at eje og drive vognfabrikken Hvide Mølle, da han i foråret 1870 købte den af Peto, Brassey og Betts (Danmarks Jernbanemuseum).

For at forstå Lehmanns måde at spidde Tscherning på skal man huske på, at Tscherning i 1858 havde anbefalet en tunnel under Storebælt. Hvad der kunne have været et argument for at bibeholde strækningen til Middelfart, blev af Lehmann hermed behændigt koblet til et på daværende tidspunkt urealistisk Storebæltprojekt. Resultatet blev da også, at der ikke var andre, der i de efterfølgende debatter vovede at fremføre argumentet med bro over Lillebælt som argument for en linjeføring til Middelfart. Da slaget var tabt, og kun som et håb for fremtiden blev en bro nævnt i Middelfart Avis. Avisen skrev med bevidst brod imod Lehmann: "... bliver man endelig engang tvungen til at forlade Striib – hvad der sikkert nok tidlig eller seent vil skee, ialtfald naar der bliver Tale om at bygge en Bro over Lille Belt, – saa vil Forandringen være betydelig lettere at iværksætte, end dersom Banen var ført directe over "vildende Mark" gjen-nem Striibs Banker".³⁷⁾ Broen kom som bekendt først i 1935.

Tilbage i slutningen af 1862 var det dog stadig ganske uafklaret, om det skulle være Middelfart eller Strib, der skulle være endepunktet for den fynske tværbane. Da regeringens forslag med besvær var blevet stemt videre til andenbehandlingen, opstod der problemer for Lehmann. For nøjere at afveje de fremførte synspunkter var der blevet nedsat et folketingsudvalg. Udvalget fremkom med to indstillinger, som begge gik imod regeringens planer – et flertal, som talte bl.a. N. Andersen og Klee – anbefalede at bibeholde Middelfart og dermed afvise Strib, men et mindretal ønskede at føre strækningen til Strib via en station i nærheden af Middelfart. Begge forslag gik således imod regeringens ønske. Dette skete på trods af, at udvalget var blevet forsynet med de to ingeniørkaptajners seneste beregninger, der stadig konkluderede, at den direkte Strib-linje var den, der med hensyn til anlægs- såvel som senere driftsomkostninger stillede sig gunstigst.³⁸⁾ I en supplerende undersøgelse, der specifikt skulle se nærmere på muligheden for jernbanedampfærgeforbindelse mellem Fyn og Jylland, blev det anført, at valget af Middelfart ville afstedkomme betydelige vanskeligheder. De anlæg, der skulle til for at kunne overføre læssede godsvogne, krævede betydelige friarealer. Skulle man dog alligevel vælge Middelfart, var det

mest oplagte sted ved Kongebroen nordvest for byen. Anden- og tredjebehandlingen af regeringsforslaget bragte ikke væsentligt nyt for dagen – tonen blev dog endnu mere skinger. F.eks. udtalte H.M. Petersen, at vedkommende regeringsforslag ville ruinere den fynske købstad til fordel for en jysk.³⁹⁾ På trods af Orla Lehmanns veltalenhed lykkedes det ikke regeringen at få forslaget vedtaget i Folketinget. Det var ændringsforslaget, der lød på, at banen skulle føres til Middelfart, og den jyske bane skulle føres direkte til Snoghøj, der ved afstemningen den 14. januar 1863 samlede et flertal på 47 stemmer og 45 imod.⁴⁰⁾ Forslaget overgik efterfølgende til behandling i Landstinget.

POLITIK – DET MULIGES KUNST

Udtrykket "politik – det muliges kunst" er Otto von Bismarcks og udtalt tre år efter, at den fynske jernbane igen skulle behandles i Landstinget. Ikke desto mindre er der næppe noget udtryk, der bedre beskriver Orla Lehmanns måde at agere på i de hektiske dage, efter at hans foretrukne løsning var faldet. Blot to dage senere kom det forslag, som var vedtaget i Folketinget til behandling i Landstinget.

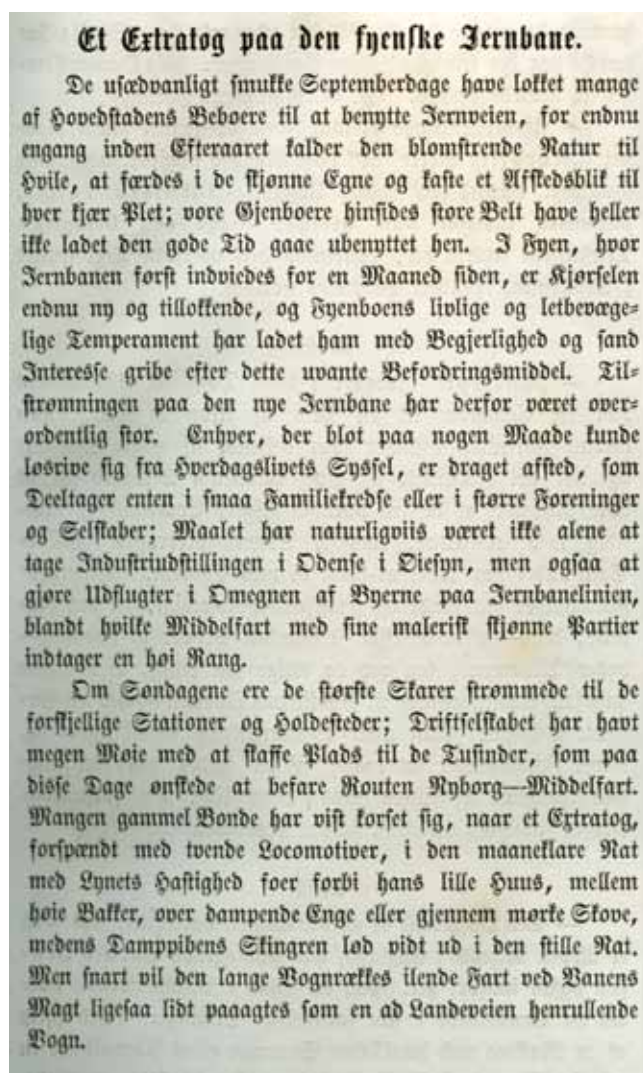
Orla Lehmann tog straks ordet og meddelte, at nye undersøgelser viste, at nye havneanlæg til jernbanefærger ikke kunne anlægges i Middelfart uden store indgreb i byen, som han på det kraftigste frarådede. Derimod erklærede han nu sin støtte til det mæglingsforslag, som oprindeligt var stillet, og som var blevet nedstemt. I stedet for den foretrukne linje fra Kauslunde til Strib skulle banen gøre en bue mod syd og dermed bringe banen nær til Middelfart. Det var ikke Lehmanns foretrukne projekt, og han betegnede det da også som et offer, der gjorde anlægget både dyrere og medførte en forlængelse af vejen, men han var villig til at indgå dette kompromis for ikke at forsinke projektet. Det var ikke blot en beskeden forsinkelse, han frygtede, men han argumenterede for, at hvis stykket fra Kauslunde til Lillebælt ikke blev påbegyndt i sommeren 1863, ville Peto måske standse jernbanearbejdet i Slesvig, fordi han havde alle udlæg og måtte bære rentetabet.⁴¹⁾

Hvor reel denne trussel var, kan ikke afgøres, men at regeringen arbejdede tæt sammen med Peto er ganske tydeligt, og de forslag, der blev fremlagt på rigsdagen, var altid handlet af med selskabet inden fremlæggelsen. Det gjaldt ligeledes det kompromisforslag, der nu for alvor kom i spil. Det er værd at bemærke, at den til tider nedladende holdning, Lehmann havde givet udtryk for angående lokale hensyn, nu fik en ganske anden tone. Nok nævnte han, at rent lokale hensyn ikke burde have afgørende betydning ved store statsforetagender, men nu fremhævede han, at "man paa ingen Maade bør agte dem ringe; thi til Syvende og Sidst dreier Spørgsmaalet sig jo om materielle og økonomiske Interesser, og Landet bestaar jo dog i saa Henseende af Lokalteter, og, skjøndt Middelfart selv er en temmelig ringe By, saa troer jeg dog, at det er et meget stort Opland i Fyen, som den repræsenterer."⁴²⁾ Middelfarts handelsinteresser ville med forslaget blive imødekommet ved, at jernbanen ville blive bragt omtrent lige så nær byen som ved den oprindelige plan.

Orla Lehmans forslag blev overraskende positivt modtaget i Landstinget. Af talerne fornemmer man, at flere var blevet taget på sengen. De overvejende positive tilkendegivelser blev fulgt af ønsker om at få præciseret, hvad det mere konkret betød, at banen skulle føres til nærheden af Middelfart, men det blev også erkendt, at detailplanlægningen ikke var et lovspørgsmål. En præcisering af, at der fra Middelfart station skulle etableres en hestebane til havnen, lå ifølge Lehmann implicit i kortene, men han ville gerne indføre det i lovtæksten. Banen kunne så passende blive ført ad den samme linje, som den oprindeligt planlagte linje skulle have fulgt. Ved den endelige afstemning den 22. januar 1863 blev Lehmans ændringsforslag vedtaget, men på trods af, at debatten havde været en af de mere fredelige jernbanedebatter, var der 19, der stemte imod, og 23 der stemte for Lehmans forslag.⁴³⁾

Der var sket ændringer af det oprindelige forslag, som var vedtaget i Folketinget, så det nye forslag skulle retur til Folketinget. Her blev det hastebehandlet den 24. januar, – i stedet for de sædvanlige 1. 2. og 3. behandling af et lovforslag blev der givet samtykke i Folketinget til, at sagen kunne klares med

Forsiden af Illustreret Tidende den 8. oktober 1865 med titlen Et extratog paa den fynske Jernbane. Borger-skabets blad Illustreret Tidende udkom fra 1859 og landede dermed midt i anlægsperioden for den jysk-fynske bane.





Et Ekstratog paa den svenske Jernbane i Söndergaardes Skove, efter en Skizze af J. C. Schröder i Middelfart.



én eneste behandling. Det skete dog ikke uden protester. Argumentet for kun at behandle forslaget én gang i Folketinget var, at det allerede havde været gennemdiskuteret – om end det på daværende tidspunkt ikke kunne samle et flertal og heller ikke blev støttet af Lehmann.

De efterfølgende diskussioner rejste ikke nye principielle spørgsmål. Med det stillede kompromisforslag lykkedes det for Lehmann at få støtte fra personer som N. Andersen, H.M. Petersen og Klee, der ellers gennem årene havde forfægtet vidt forskellige synspunkter i jernbanedebatten. Både Klee, Andersen og Petersen måtte dog nu se sig fanget i en krydsild, hvor de måtte forklare, hvordan de kunne stemme for et sådant forslag, når de stadig var af den overbevisning, at overfarten fra Middelfart til Snoghøj var heldigere end overfarten fra Strib til Fredericia.⁴⁴⁾

For Klee var det simpelthen et ønske om endelig at kunne få afsluttet spørgsmålet om den fynske tværbane, og for Andersen var det spørgsmålet om at sikre Middelfarts interes-

ser så godt som muligt, hvilket han nu mente bedst kunne varetages ved at undgå, at strækningen fra Kauslunde til Strib igen kom i spil. Resultatet blev da også, at Orla Lehmann med stemmerne 56 mod 37 fik opbakning til, at den fynske jernbane fra Odense skulle føres til nærheden af Middelfart og derfra til Strib. Fra stationen i nærheden af Middelfart skulle der anlægges en hestebane til byens havn.⁴⁵⁾ Det egentlige anlægsarbejde på den fynske tværbane var for længst sat i gang, men krigsåret 1864 forårsagede forsinkelser. Banen Nyborg-Odense-Middelfart blev indviet den 7. september 1865, på dronning Louises fødselsdag og navngivet efter dronningen. Forlængelsen til Strib fulgte den 8. september 1866.

FORLØBET AF DEN FYNske TVÆRBANE

Hvorfor fik banen netop det forløb, som kunne tages i brug henholdsvis den 7. september 1865 og den 8. september 1866? Set i perspektiv må det siges, at de planer, som Klee og Poul-

Esbjerg Havn blev anlagt i årene 1869-74 og var rettet mod eksport af forarbejdede animalske landbrugsprodukter til England. Jernbanen nåede til Esbjerg i åbningsåret 1874 og var afgørende for havnens funktion. Det var landets eneste dokhavn, fordi Esbjerg oplever relativt store tidevandsforskelle. I dag er det trekantede, oprindelige bassin stadig synligt (Fl. Wedell fot. 2007).

sen fremlagde i 1850, udstak rammerne for banen. Som det med al tydelighed er fremgået, fulgte der fra slutningen af 1850'erne idelige diskussioner om linjeføringen for banerne i Danmark. Diskussionerne på Rigsdagen vidner om, at spørgsmålet havde stor politisk bevågenhed, og de forskellige synspunkter på, hvad der kunne gavne både lokale såvel som nationale interesser, var repræsenteret. Debatten om den fynske tværbane frem til loven af 10. marts 1861 var i det store perspektiv ikke voldsom. De fynske planer, der havde været om at gøre Assens til banens vestlige endepunkt, blev ikke længere holdt i hævd, da det ikke var foreneligt med de overordnede planer for et nationalt jernbanestamnet. At lokale hensyn alligevel kom til at spille ind også for den oprindeligt planlagte strækning Nyborg-Odense-Middelfart, fremgik af den måde, hvorpå det lykkedes N. Andersen at få banen til at foretage et knæk imod syd for at give banen et større oplandspotentialtiale og ikke mindst skabe bedre muligheder for en senere sidebane til Assens. Banen blev da også en realitet, men først i 1884.

Så længe kontrakten med Peto, Brassey og Betts lød på strækningen Nyborg-Odense-Middelfart, var debatten om selve linjeføringen beskeden. De lokale kræfter koncentrerede sig primært om placeringen af stationerne langs den udstukne linje, som jernbanekommissionen aktivt søgte at stimulere.⁴⁶⁾ Anderledes hidsig blev debatten, da ændringen af den jyske lineføring bevirkede, at regeringen ønskede, at Strib og ikke Middelfart skulle være banens vestligste endepunkt. Regeringen foretrak en strømlinjet strækning, hvor banen fra Odense skulle gå via Kauslunde og direkte til Strib. Nu blev de lokale kræfter mobiliseret, og N. Andersen og flere andre fynske rigsdagsmænd kæmpede hårdt for at undgå, at Lillebæltsforbindelsen skulle finde sted via Strib. Det lykkedes ikke, men det lykkedes heller ikke for regeringen med Orla Lehmann i spidsen at få tilslutning til Kauslunde-Strib-strækningen. Kompromiset blev strækningen Nyborg-Odense-Middelfart-Strib med Middelfart Station placeret langt fra byens centrum. Det kunne den hestetrukne havnebane kun i begrænset omfang kompensere for. Alt efter temperament kan man

så vælge det synspunkt, at de lokale hensyn sejrede, ved at Middelfart trods alt fik sin station, eller man kan vægte, at regeringen fik sin forbindelse til Strib.

VINDERE OG TABERE

Set i det meget lange perspektiv er det nemt at betegne den fynske tværbane som en succes, hvis man ser på vare- og persontrafikken. Der var særlige politiske og økonomiske forhold, som medvirkede til at tilgodese strækningen – forhold, som ingen kunne forudse, da banen blev anlagt. Tabet af Slesvig efter nederlaget i 1864 styrkede de øst/vestgående transportlinjer. Landets stadigt stigende økonomiske samkvem med England gav sig bl.a. udslag i en eksplosiv vækst i eksporten. Anlæggelsen af Esbjerg Havn blev påbegyndt i 1868 og skal ses i sammenhæng med jernbaneanlæggene. Varer, transporteret på den fynske tværbane, blev et centralt led i forsyningen af eksportartikler til Esbjerg Havn fra midten af 1870'erne. Jernbanedampfærgerne var blevet taget i brug over Lillebælt i 1872, og i 1883 fulgte Storebæltsoverfarten. Overgangen til en landbrugsproduktion, baseret på den mere intensive animalske produktion, ændrede nok sammensætningen af de varer, der blev sendt via jernbanenettet, men jernbanen bragte et langt mere dynamisk element ind i landomsætningen, samtidig med at de største købstæder kæmpede om det attraktive engrosmarked, hvor byernes havne fungerede som fødeårer for jernbanedistribueringen.

Da banen over Fyn blev taget i brug, var præmisserne nogle ganske andre. Her var det stadig merproduktionen af korn, baseret på de største brug, der var afgørende for omsætningen. Danmarks stilling som kornkammer blev fra 1870'erne for alvor truet, bl.a. da der nu strømmede oversøisk korn til Europa fra Amerika. Jernbanen og dampskibene havde åbnet for de oversøiske forsyninger. Med andre ord faldt færdiggørelsen af det danske stambanenet i midten af 1870'erne sammen med afslutningen på den store kornsalgperiode for landet. Danmark omlagde til animalsk produktion, og det blev gradvis understøttet af et net af mejerier og slagterier.

Denne omlægning stillede langt større krav til en differentieret transportstruktur med eksport af forædlede landbrugsprodukter og import af korn og foderstoffer samt kunstgødning. Den tidligere beskedne industrielle produktion kaldte fra 1870'erne nu også på en stadig stigende import af råvarer. Set i forhold til den fynske tværbane er der ingen tvivl om, at udviklingen tilgodeså byerne Odense og Nyborg, men den stimulerede også fremvæksten af stationsbyer og mindre bebyggelser ved landstationerne.

Jernbanen stimulerede væksten generelt, men relativt betød linjeføringen også, at der var tabere. Middelfart tabte som beskrevet kampen om at blive banens vestligste endepunkt. Det startede ellers så lovende. Toldforvalterne i Middelfart skrev i 1866 optimistisk "Dampskibsfarten [har] været særdeles Betydelig i det afvigte Aar; idet Transitgods tildels i store Qvantiteter ere fra Dampskib førte hertil for med Jernbane at forsendes videre til Fyns øvrige Købstæder formedenligen Odense, da Middelfart derhos har været det første indenlandske Sted disse fra Flensborg og Kiel ankommende Skibe anløb."⁴⁷⁾ Af årsberetningen fremgår det, at der fire gange ugentligt var dampskibsforbindelse med Flensborg og to ugentlige forbindelser med Kiel. Toldforvalter R.C. Gross var usikker på, om denne trafik ville blive genoptaget om foråret ved den nye sejlsæson. De faste forbindelser blev ikke genoptaget, og de 176 dampskibe, der i 1866 anløb fra Slesvig og Holsten, forblev noget enestående. To år efter var antallet nede på ét dampskib. Middelfart kunne med andre ord ikke fastholde sin position, og her spillede det givetvis ind, at det var lettere at forsende og modtage varer via Odense, Nyborg eller Strib. Den stadigt stigende godstrafik på tværbanen kom til at gå forbi og ikke via Middelfart. Jernbanesporet til havnen magtede kun i begrænset omfang at bøde på dette forhold. På Vestfyn bevirkede tværbanen også, at der voksede nogle særdeles ekspansive stationsbyer frem, som konkurrerede med Middelfart om at forsyne, hvad byen anså som sit naturlige opland.⁴⁸⁾ Først da byen oplevede et industrielt opsving fra slutningen af 1890'erne, ekspanderede den på niveau med Assens og Fåborg. Jernbanerne betød, at købstæderne skulle tilpasse

sig en ny struktur, hvor opland ikke længere primært var et begreb, der på Fyn betød, at der omkring de otte købstæder kunne tegnes en halvcirkel, hvor radius tilnærmelsesvis var lig med den halve afstand til nærmeste købstad.⁴⁹⁾

Beslutningstagerne havde et klart blik for, at tværbanen kunne få tungtvejende betydning for den økonomiske udvikling. Tværbanen som en del af det påtænkte stamnet ville få og fik betydning for den nationale vareomsætning, og strækningen fik regional betydning for fordelingen af varer mellem købstæderne, og lokalt kom stationen til at spille en væsentlig rolle for udviklingen i landdistrikterne. Hvad beslutningstagerne derimod ikke kunne forudse, var den internationale økonomiske udvikling, som naturligvis påvirkede det samfund, jernbanerne skulle tjene. Ikke mindst i kraft af anlæggelsen af jernbanestrækninger over det meste af kloden og den forbedrede dampskibstransport blev den internationale arbejdsdeling fremmet i end hidtil ukendt målestok. Det kunne også ses på den ændring, der fandt sted i vareomsætningen på den fynske tværbane. Strækningen blev en succes, men ikke nødvendigvis af de årsager, der oftest blev fremført i argumentationen for anlæggelsen af banen.

UTRYKTE KILDER

Rigsarkivet, København

Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2. årsberetning 1866, 1867, 1868 og 1880 for Middelfart tolddistrikt.
Indenrigsministeriet, Udtagne sager. Jernbanesager (E), Udarb. om anlæg og drift af jernbaner 1859-1862, pakke D20

Rigsarkivet, Odense

Middelfart Magistrat: Dokumenter vedr. jernbanen Nyborg-Odense-Middelfart 1861.

TRYKTE KILDER

Fyens Stiftstidende
Middelfart Avis
Rigsdagstidende

LITTERATUR

Andersen, Thorkild, *Stationsbyer og landsbyer på Vestfyn 1850-1911*, Utrykt speciale ved Odense Universitet 1988.
Boje, Per, *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, Århus, 1977.

Fotografiet fra perronen i Nyborg er optaget i 1880, længe efter indvielsen af Dronning Louises Jernbane, men viser de mange mennesker på perronen bag stationen – et sjældent motiv for den tidlige periode. Den oprindelige perronhal ses i baggrunden (Danmarks Jernbanemuseum).



Buch, Martin og C.I. Gomard (red.), *Danmarks Jernbaner*, Historisk og biografisk Haandbog, København, 1933-1935.

Fransen, Peter, *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*, Odense, 1997.

Hansen, Viggo, Den rurale by, *Geografisk Tidsskrift*, 64, København, 1965, s. 54-69.

Jacobsen, N.H., Et jernbaneprojekt fra 1844 (Åbenrå-Haderslev-Årøsund), *Sønderjyske årbøger*, Åbenrå, 1971, s. 112-113

Jernbanerne og Passagen over Lille Belt (Anonym), København, 1862.

Jørgensen, Harald, *Statsrådets forhandlinger*, bind 8, 8. december 1859-29. december 1862, København 1968.

Klee Frederik og C.M. Poulsen, *Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig*, København, 1850.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen*, I, Odense, 1997.

Thestrup, Poul m.fl., *Mod bedre tider*, Odense 1789-1868, Odense, 1986.

Tork, J.A., Fynske Stationsbyer, *Fynske Årbøger*, Odense, 1950, s. 138-188.

Viiholt-Nielsen, Lars, *Assensbanen 1884-1984*, Odense, 1984.

Willerslev, Richard m.fl., *De danske Statsbaner 1847-1947*, København, 1947.

NOTER

1. For de tidlige jernbaneplaner se f.eks. Lars Viinholt-Nielsen, *Assensbanen 1884-1984*, s. 10-11 og N.H. Jacobsen, Et jernbaneprojekt fra 1844 (Åbenrå-Haderslev-Årøsund, 1971, s. 112-113) samt Poul Thestrup, *Mod bedre tider*. Odense 1789-1868, s. 210-213.
2. For en vurdering af handlen før jernbanernes tid se Per Boje, *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, 1977. I konklusionen anføres de stærke relationer til Hamborg, men billedet nuanceres: Der fandt f.eks. også eksport sted fra provinshavnene til andre steder end Hamborg.
3. Frederik Klee og C.M. Poulsen, *Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig*, København, 1850, s. 2.
4. *Ibid.* s. 53.
5. *Rigsdagstidende*, Forhandlinger paa Folketinget (RT.F.), 1856/57, 8. session, sp. 488.
6. *Ibid.*, sp. 667-668.
7. *Ibid.*, sp. 1788-1789.
8. *Ibid.*, sp. 2150.
9. Poul Thestrup har i værket *Dampen binder Danmark sammen*, bind 1, På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet, en detaljeret redegørelse for kampen om linjeføringen i Jylland og i mindre grad på Fyn, s. 105-126. Richard Willerslev har ligeledes en indgående redegørelse for de jyske baner i *De danske Statsbaner 1847-1947*, s. 45-60.
10. RT.F., 1859/60 11. session sp. 624-627.
11. Se f.eks. J.A. Tork, Fynske Stationsbyer, *Fynske Årbøger*, 1950, s. 138-188 og Viggo Hansen, Den rurale by, *Geografisk Tidsskrift*, 64, 1965, s. 54-69.
12. *Rigsdagstidende*, Anhang vedrørende Lovforslag (RT.A), 1859/60, 11. session, sp. 402.
13. RT.F., 1859/60, 11. session, sp. 2959.
14. *Ibid.*, sp. 2979.
15. *De danske Statsbaner 1847-1947*, s. 55-57.
16. Både foreløbige såvel som endelige kontrakter beror i arkivpakken D20 i

- Indenrigsministeriet, Udtagne sager – Jernbanesager (E), Udarb. om anlæg og drift af jernbaner 1859-1862.
17. RT.F., 1860/61, 12. session, sp. 4199.
 18. *Ibid.*, sp. 4210.
 19. *Ibid.*, sp. 5528.
 20. *Rigsdagstidende*, Forhandlinger paa Landstinget (RT.L), 1860/61 12. session, sp. 2411.
 21. *Ibid.*, sp. 2702.
 22. Adresserne og deres indhold fremgår af Middelfart Magistrat: Dokumenter vedr. jernbanen Nyborg-Odense-Middelfart 1861. Foruden fastholdelse af Middelfart som endepunkt for banen indeholder materialet også forslag på at trække den påtænkte station til bymidten.
 23. *Middelfart Avis*, 26. august 1861.
 24. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1199.
 25. *Ibid.*, sp. 1212.
 26. *Ibid.*, sp. 1366-1367.
 27. *Ibid.*, sp. 1368-1378.
 28. *Middelfart Avis*, 8. september 1862.
 29. *Statsrådets forhandlinger*, bind 8, 8. december 1859-29. december 1862, 1862, s. 443-444.
 30. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1381.
 31. *Ibid.*, sp. 1386.
 32. *Jernbanerne og Passagen over Lille Belt* (Anonym), København, 1862.
 33. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1395.
 34. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1416 og 1421 angående jernbanebroen.
 35. Buch og Gomard (1935), s. 402.
 36. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1434-1435.
 37. *Middelfart Avis*, 2. februar 1863.
 38. *Rigsdagstidende*, Anhang vedrørende Lovforslag (RT.A), 1862/63 14. session Anhang B, sp. 415 og sp. 424.
 39. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 3686.
 40. *Ibid.*, sp. 4555.
 41. RT.L., 1862/63, 14. session, sp. 1515-1516.
 42. *Ibid.*, sp. 1516.
 43. *Ibid.*, sp. 1765.
 44. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 5312, 5316 og 5327 og *Middelfart Avis*, 2. februar 1863, hvor det hedder: "Spørges der om N. Andersen's Bevægelse til saaledes at falde fra, da tro vi at turde svare for ham: det var den Overbevisning, at der ad Aare, naar Striibbaneforslaget (uden Bøining af til Middelfart) kom frem igjen, vilde være Fare for at tabe Alt Herfor, meente han idet han begrundede sin Afstemning, turde han ikke ud-sætte sin Valgkreds, – han vilde tage det Sikre for det Usikre."
 45. RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 5335.
 46. *Fyens Stiftstidende*, 24. marts 1862. For en mere dybgående redegørelse se Thorkild Andersen, *Stationsbyer og landsbyer på Vestfyn 1850-1911*, 1988, utrykt speciale ved Odense Universitet.
 47. Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2. årsberetning 1866, 1867 og 1868 for Middelfart tolddistrikt.
 48. Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2. årsberetning 1880 for Middelfart tolddistrikt.
 49. Afsnittet bygger primært på oplysninger fra Peter Fransen, *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*, 1997.

SUMMARY

The political background to the construction of the Funen cross line

Major infrastructure investments are generated in a complex interplay between economic and political interests. The discussions on the Funen cross line unveil how the struggle unfolded in Denmark in the middle of the 19th century. Ideological differences and narrow local-economic interests clashed. The Act on the construction of the Funen cross line was passed by the Danish Parliament (*Rigsdag*) on 10 March 1861, and it formed part of the Act on construction and operation of railway lines in Jutland and Funen. This legislation was preceded by almost two decades during which the line had been on the table. The Funen cross line was intended to form part of the overall traffic system. The Copenhagen–Roskilde line opened in 1847, but progress was slow raising the money for an extension to Korsør, and the lines through Schleswig also dragged on, so the realisation of the Funen line drifted into the background. In 1850, Frederik Klee, Head of Department at the Danish Postal Services, and Member of Parliament C.M. Poulsen jointly published 'A Reasoned Proposal for the Successive Completion of a Railway, Steamship and Telegraph System for Denmark and Schleswig' (*Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig*). The publication reflects the national policy deliberations which were amplified by the ongoing First Schleswig War (1848–1851). The authors produced a prioritised list of the railway lines which they thought should be expedited. The connection to Britain should be secured via a line from Flensburg to Husum and via another line across South Jutland to Hjerting on the west coast, where a harbour was to be built. With the plans on a Jutland cross line, the Funen line got back on the table. The Funen line should run between Middelfart, Odense and Nyborg, where the steamship service across the Great Belt should connect to the Zealand railway, which the authors presupposed would have been extended to Korsør. For military reasons, a branch line should also be established from Middelfart to Strib, facilitating fast access to the fortified town of Fredericia just across the narrow section of the Little Belt. The interest in the Funen line intensified, when the Copenhagen–Roskilde line was extended to Korsør in 1856.

The same year, the government put forward a proposal for a railway line across Funen. The line should run from Nyborg via Odense to some point by the Little Belt. There were several reasons why a decision had not been made as to the westernmost terminus of the line. The route of the Jutland line which was due to be built at the same time was not finally resolved, and stipulations seemed to have been made during the negotiations with the company that was going to build the line that such clarification must be reached before any commitment was made as to where the westernmost terminus should be. In the 1850s, there was a political majority wanting railways to be built and operated by private companies. A clear favourite was the large British railway company Peto, Brassey and Betts, which had already built and operated lines in Denmark, such as the Flensburg–Tønning line which opened in 1854. The discussions on the construction of the lines were quite complex not least because the projects were technically very demanding. However, the process was further complicated by the political situation within the Danish United Monarchy and the possible ramifications that the construction of the railway might have. The issue of the railway had caused rifts between the political movements of Peasant Sympathisers and National Liberals, Jutlanders and Copenhageners, military authorities and advocates of local/regional interests, agriculture and industry, the supporters of trade with Britain on the one hand and with Germany on the other. It took political will and resourcefulness to cut this Gordian knot. However, a compromise was achieved by Minister of the Interior D.G. Monrad, paving the way for the adoption of a proposal for a more cohesive national railway system in 1860. A preliminary agreement on the construction had already been concluded with Peto. It appears from the contract with Peto, Brassey and Betts that all details had not been decided on, but it was not the Funen line that caused any major issues. Monrad emphasised that there was no dispute that the line across Funen should run from Nyborg via Odense to Middelfart. The Funen cross line was funded by the Danish state and it was constructed and run by the British railway consortium Peto, Brassey and Betts. On 8 November

1862, the new Minister of the Interior Orla Lehmann was able to move a motion in Parliament, amending the original motion from the year before, so the line would run to Strib instead of Middelfart. Orla Lehmann succeeded Monrad as Minister of the Interior in September 1861. The motion to amend the route in Funen was moved together with a motion to amend the route in Jutland. This time round, a fierce debate ensued on the Funen line. For example, an anonymous leaflet was published in which demands were made that Middelfart was to become the westernmost terminus of the line. Back in 1862, it was still entirely unresolved whether Middelfart or Strib would be the westernmost terminus of the Funen cross line. Following difficult negotiations and major disagreements, a majority was found in favour of the compromise that the Funen line would run fairly close to Middelfart and then to Strib. From the station in the vicinity of Middelfart, a horse-and-cart track was to be built leading to the harbour of the town. The actual construction work on the Funen cross line had long since started, but the advent of the Second Schleswig War in 1864 cau-

sed delays. The Nyborg–Odense–Middelfart line was inaugurated on 7 September 1865, and the extension to Strib followed on 8 September 1866. Seen from a long perspective, it is easy to characterise the Funen cross line as a success, if you consider the goods and passenger traffic. However, special political and economic conditions benefited the line – conditions that nobody could have anticipated when the line was built. The loss of Schleswig following the defeat in 1864 strengthened east–west transport lines. The country’s flourishing economic relationship with Britain resulted in an explosive growth in exports. The construction of Esbjerg harbour began in 1868 and is linked to the construction of the railway lines. The Funen cross line became a central link in the transport of export goods to Esbjerg harbour from the middle of the 1870s. The railway steam-ferries were put into service across the Little Belt in 1872 and across the Great Belt in 1883. At that time, Denmark had established a cohesive trunk-line network, and the Funen cross line was an important factor in this process.